MŁODY ŻEGLARZ

Nr 11 – LISTOPAD 1950 – CENA 90 GR



NA POKÓJ SIĘ NIE CZEKA POKÓJ TRZEBA ZDOBYĆ!

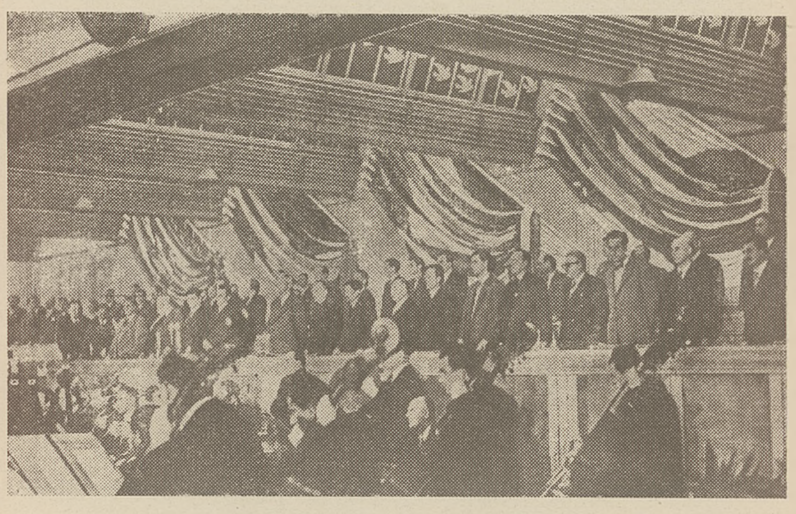
MANIFEST II KONGRESU POKOJU

DO NARODÓW ŚWIATA

WOJNA GROZI LUDZKOŚCI — DZIECIOM, KOBIETOM, MĘŻCZYZNOM. ORGANIZACJA NARODÓW ZJEDNOCZONYCH NIE SPEŁNIA NADZIEI NARODÓW NA ZACHOWANIE POKOJU I SPOKOJNEGO ŻYCIA. ŻYCIE LUDZKIE I ZDOBYCZE LUDZKIEJ KULTURY SĄ W NIEBEZPIECZEŃSTWIE.

NARODY CHCIAŁYBY MIEĆ NADZIEJĘ, ŻE ORGANIZACJA NARODÓW ZJEDNOCZONYCH ZDECYDOWANIE NAWRÓCI DO TYCH ZASAD NA JAKICH ZOSTAŁA UTWORZONA PO DRUGIEJ WOJNIE ŚWIATOWEJ, UTWORZONA W TYM CELU, ABY ZAPEWNIĆ WOLNOŚĆ, POKÓJ I WZAJEMNE POSZANOWANIE MIĘDZY NARODAMI.

ALE NARODY ŚWIATA POKŁADAJĄ JESZCZE WIĘCEJ NADZIEI W SOBIE SAMYCH, W SWEJ ZDECYDOWANEJ POSTAWIE I W SWEJ DOBREJ WOLI. DLA KAŻDEGO ROZSĄDNEGO CZŁOWIEKA JEST RZECZĄ JASNĄ, ŻE TEN, KTO TWIERDZI, IŻ WOJNA JEST NIEUNIKNIONA, SZKALUJE LUDZKOŚĆ.



CZYTAJĄC TO ORĘDZIE PRZYJĘTE W IMIENIU NARODÓW 80 KRAJÓW NA II ŚWIATOWYM KONGRESIE POKOJU W WARSZAWIE, PAMIĘTAJCIE, ŻE WALKA O POKÓJ JEST WASZĄ WŁASNĄ NAJŻYWOTNIEJSZĄ SPRAWĄ. WIEDZCIE, ŻE SETKI MILIONÓW OBROŃCÓW POKOJU, ZJEDNOCZYWSZY SIĘ WYCIĄGA DO WAS DŁOŃ. WZYWAJĄ WAS DO UDZIAŁU W NAJSZLACHETNIEJSZEJ WALCE, JAKĄ KIEDYKOLWIEK TOCZYŁA LUDZKOŚĆ WIERZĄCA GŁĘBOKO W SWOJĄ PRZYSZŁOŚĆ.

NA POKÓJ SIĘ NIE CZEKA. POKÓJ TRZEBA ZDOBYĆ!

ZJEDNOCZMY NASZE WYSIŁKI I ŻĄDAJMY ZAPRZESTANIA WOJNY, KTÓRA DZIŚ PUSTOSZY KOREĘ, A JUTRO GROZI POŻAREM CAŁEMU ŚWIATU.

WYSTĄPMY PRZECIW PRÓBOM PONOWNEGO ROZPALENIA OGNISK WOJNY W NIEMCZECH I JAPONII.

WRAZ Z 500 MILIONAMI LUDZI, KTÓRZY PODPISALI APEL SZTOKHOLMSKI, DOMAGAJMY SIĘ ZAKAZU UŻYWANIA BRONI ATOMOWEJ, POWSZECHNEGO ROZBROJENIA, KONTROLI WYKONANIA TYCH ZARZĄDZEŃ. ŚCISŁA KONTROLA POWSZECHNEGO ROZBROJENIA I ZNISZCZENIA BRONI ATOMOWEJ JEST TECHNICZNIE MOŻLIWA. TRZEBA TYLKO TEGO CHCIEĆ.

ZMUSIMY DO PRZYJĘCIA USTAW, KTÓRE KARZĄ ZA PROPAGANDĘ WOJNY.

PRZEDSTAWIMY POSŁOM DO NASZYCH PARLAMENTÓW, NASZYM RZĄDOM I ORGANIZACJI NARODÓW ZJEDNOCZONYCH NASZE PROPOZYCJE W OBRONIE POKOJU, OPRACOWANE PRZEZ II ŚWIATOWY KONGRES OBROŃCÓW POKOJU.

SIŁY POKOJU WE WSZYSTKICH KRAJACH SĄ WYSTARCZAJĄCO WIELKIE, GŁOS LUDZI POKOJU JEST DOŚĆ POTĘŻNY, ABY WSPÓLNYMI SIŁAMI NALEGAĆ NA SPOTKANIE PRZEDSTAWICIELI PIĘCIU WIELKICH MOCARSTW.

II ŚWIATOWY KONGRES OBROŃCÓW POKOJU DOWIÓDŁ Z NIEBYWAŁĄ SIŁĄ, ŻE LUDZIE, KTÓRZY ZJECHALI SIĘ Z PIĘCIU CZĘŚCI ŚWIATA, MIMO RÓŻNICY POGLĄDÓW, MOGĄ SIĘ MIĘDZY SOBĄ POROZUMIEĆ, ABY ZAPOBIEC KLĘSCE WOJNY I OCALIĆ POKÓJ. NIECHAJ RZĄDY POSTĘPUJĄ PODOBNIE, A SPRAWA POKOJU BĘDZIE URATOWANA.

NA OKŁADCE: Krążownik „Aurora" wystrzałem armatnim, skierowanym na Pałac Zimowy, obwieścił 25 października początek nowej ery — ery Wielkiej Rewolucji Socjalistycznej.

ryс. E. Karłowski

Rewolucja PRZYJAŹŃ-POKÓJ

Wezwanie II Ogólnorosyjskiego Zjazdu Rad, zwołanego do Piotrogrodu w dniu 25 października (7 listopada) 1917 r., a otwartego o godz. 22.45 — głosiło:

„Opierając się na woli olbrzymiej większości robotników, żołnierzy i chłopów, opierając się na przeprowadzonym w Piotrogrodzie zwycięskim powstaniu robotników i garnizonu, Zjazd bierze władzę w swe ręce".

Wezwanie było sygnałem do rewolucji.

Krążownik „Aurora" wystrzałem armatnim, skierowanym na Pałac Zimowy obwieścił 25 października początek nowej ery — ery Wielkiej Rewolucji Socjalistycznej.

Rząd Tymczasowy — Kiereńskiego — ukrył się w piotrogrodzkiej rezydencji carów pod osłoną junkrów i batalionów szturmowych. W nocy na 26 października (na 8 listopada) rewolucjoniści — robotnicy, marynarze i żołnierze zdobyli Pałac Zimowy — symbol carskiego ucisku — i aresztowali Rząd Tymczasowy.

W okresie od października 1917 r. do stycznia 1918 r. rewolucja radziecka ogarnęła cały kraj. Rozpowszechnienie władzy Rad, na terytorium olbrzymiego kraju, odbyło się w tak szybkim tempie, że Lenin nazwał to „pochodem tryumfalnym" Władzy Radzieckiej. Tego tryumfalnego pochodu nie zdołała wstrzymać i zadusić Ententa. Nie pomogły interwencje Judenicza, Wrangla, Denikina czy Piłsudskiego, ani ich mocodawców Anglii, Francji czy Japonii. Rewolucja zwyciężyła. Przepowiednie panów z Londynu, Paryża i Nowego Jorku, że socjalizm nie przetrwa ani roku — nie spełniły się. Wszelkie nadzieje pokładane przez międzynarodową reakcję na to, iż Państwo Radzieckie upadnie, zawiodły.

Władza, w dotychczas absolutnej i feudalnej Rosji, przeszła w ręce ludu pracującego. Rewolucja wymiotła całkowicie z krajów b. imperium carskiego kapitalistów rosyjskich i zagranicznych, zburzyła kapitalizm, odebrała burżuazji środki produkcji i uczyniła fabryki, ziemię, banki i koleje własnością całego ludu, własnością społeczną.

Przez oddanie kierownictwa państwem w ręce klasy pracującej — przez ustanowienie dyktatury proletariatu — Rewolucja Socjalistyczna zapoczątkowała nową erę w dziejach ludzkości — erę rewolucji proletariackich. W obronie młodej republiki radzieckiej, przeciw interwentom kapitalistycznym, stanęli robotnicy Europy i Ameryki. Domagali się oni zaprzestania interwencji i tworzyli komitety akcji pod hasłem: „Ręce precz od Rosji".

W portach kapitalistycznych robotnicy portowi odmawiali ładowania broni, którą kapitaliści posyłali przeciw rewolucji, kolejarze odmawiali jej przewożenia. Buntowali się żołnierze i marynarze wysyłani na podbój Państwa Radzieckiego. Dotkliwy dla imperialistów był bunt floty francuskiej w Odessie, zapoczątkowany przez bohaterskiego oficera marynarki Andrè Marty, obecnie znanego przywódcę Komunistycznej Partii Francji.

W tych dniach walki o władzę dla ludu pracującego cementowała się przyjaźń robotników Rosji z innymi robotnikami a wśród nich z robotnikami polskimi.

Robotnicy polscy zdawali sobie jasno sprawę, że tak jak ich poprzednicy pionierzy demokracji polskiej, biją się znów „za Waszą i Naszą wolność". Polacy wstępowali do oddziałów radzieckich, lub tworzyli własne, wśród nich najsłynniejszy — Czerwony Pułk Warszawy, który w swej pieśni głosił, że nie będzie wysługiwał się panom, że broni wolności. W szeregach rewolucyjnej armii znalazł się późniejszy bohater narodowy Polski i Hiszpanii, gen. Walter - Karol Świerczewski — warszawski robotnik - metalowiec. „Za Waszą i Naszą Wolność" walczył obecny marszałek Polski — Konstanty Rokossowski. Złotymi zgłoskami zapisał się w historii rewolucji Feliks Dzierżyński, zasłużony wódz robotników Polski w walce o wyzwolenie społeczne i narodowe. Został on powołany do rządu radzieckiego, aby jako kierownik Nadzwyczajnej Komisji do Walki z Kontrrewolucją i Sabotażem, ochraniać młodą republikę socjalistyczną od knowań wrogów wewnętrznych, od szpiegów i dywersantów zagranicznych.

Głęboki internacjonalizm, cechujący przywódców Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji z Leninem i Stalinem na czele, kazał uwzględniać w tej walce o wyzwolenie społeczne i narodowe, interesy narodów, które były przez długie dziesiątki lat ciemiężone przez feudalno - obszarniczo - kapitalistyczne rządy carów. Toteż już Piotrogrodzka Rada Delegatów Robotniczych i Żołnierskich uchwaliła w kwietniu 1917 r. specjalne orędzie do narodu polskiego, w którym czytamy:

„Polska ma prawo do całkowitej niepodległości pod względem państwowo-międzynarodowym.

Rząd radziecki, w tydzień po swym powstaniu, 15. XI. 1917 r. ogłosił w specjalnej deklaracji, prawo narodów, ujarzmionych przez Rosję carską, do stanowienia o swoim losie. 9. IX. 1918 r. ten sam rząd unieważnił układy rozbiorów, uznając prawo Polski do niepodległości — zgodnie z zasadą samookreślenia narodów.

Tak więc w walce o wyzwolenie społeczne przy jednoczesnym pełnym uświadomieniu socjalistycznym wyrosła i utrwaliła się szczera przyjaźń ludu i Państwa Radzieckiego do narodu polskiego.

Przyjaźni wyrosłej i zahartowanej w ogniu rewolucji nie zdołała stłumić reakcja polska w okresie międzywojennym. Terror stosowany wobec robotników polskich, członków KPP, świadomych przyjaciół Związku Radzieckiego; obłudna i kłamliwa propaganda piłsudczyzny i sanacji w latach 1919—1939 — nie wyrwały z serc proletariatu polskiego głębokiej sympatii polskiego ludu pracy do jedynego państwa socjalistycznego na świecie. Klasa robotnicza Polski oraz świadome — biedne i średnie chłopstwo — przechowały głęboką sympatię do Kraju Rad, kraju którego ustrój gwarantował pomyślny rozwój dla ludzi pracy. Komunistyczna Partia Polski w latach międzywojennych spełniła w podtrzymaniu i ugruntowaniu wzajemnej przyjaźni — doniosłą rolę.

Toteż gdy po pierwszym września 1939 r. Polska znalazła się pod okupacją Hitlera, lud całej Polski zwrócił oczy na wschód, tam bowiem cała klasa robotnicza widziała prawdziwych przyjaciół, gwarantujących narodowi polskiemu rzeczywiste wyzwolenie narodowe i społeczne.

Znowu więc, od momentu napaści Hitlera na Związek Radziecki walka ze wspólnym wrogiem była fundamentem przyjaźni narodu polskiego z narodem radzieckim.

Naród i państwo radzieckie umożliwiły Polakom zorganizowanie na swym terytorium oddziałów, które miały obok Czerwonej Armii torować sobie drogę do Polski, a potem do gniazda hitleryzmu — Berlina, aby tam obok czerwonego sztandaru zatknąć także sztandar biało-czerwony.

Wspólnie przelana krew radziecka i polska pod Lenino, pod Warszawą, Kołobrzegiem czy w Berlinie, zbratały nierozerwalnie naród polski z narodami Wielkiego Państwa Socjalistycznego.

Zwycięstwa Armii Czerwonej i jej szybki marsz na Zachód uratowały życie wielu Polakom, którym faszystowscy okupanci przygotowali zagładę.

Powstanie w 1944 r. Polski Ludowej, Polski bez wyzysku i ucisku społecznego, jest wyłączną zasługą zwycięstw Armii Czerwonej. Należy tu podkreślić stanowisko wodza ZSRR — Józefa Stalina, który na konferencjach w Teheranie i Jałcie, wyraźnie stawiał wobec Churchilla sprawę Polski i jej granic na Odrze i Nyssie.

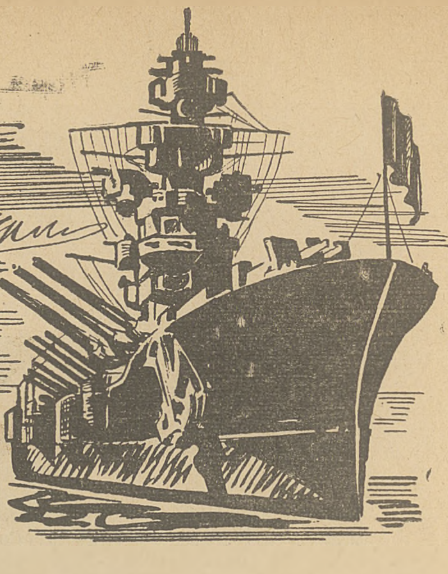
W okresie sześciu lat Polski Ludowej, przyjaźń i współpraca z ZSRR jeszcze bardziej się zacieśniła.

Cały naród Polski wpatrzony we wspaniałe osiągnięcia Kraju Rad buduje dziś swą ojczyznę, przy wydatnej pomocy przyjaciół ze Wschodu, którzy 33 lata temu potrafili zrzucić jarzmo kapitalistów i od 33 lat idą drogą, której na imię — Socjalizm.

Walka zapoczątkowana salwami „Aurory" trwa. Walczą w dalszym ciągu ludy o swe wyzwolenie społeczne i narodowe. Tym zmaganiom z kapitalistami całego świata przewodzi Związek Radziecki, który w tym roku obchodzi Święto Rewolucji pod hasłami pozdrowień dla wszystkich narodów walczących o pokój, demokrację i socjalizm;

Zgodnie z tradycjami Wielkiej Rewolucji siły świata pragnącego pokoju rosną i krzepną. Nigdy dotychczas świat postępu i pokoju nie był tak silny jak obecnie. Ale jednocześnie stary świat wojny nigdy nie był tak zdeterminowany groźbą swego upadku jak dzisiaj. Bankruci imperializmu starają się storpedować wszystkie akcje zmierzające do utrzymania pokoju. Rząd angielski w obawie przed rosnącymi siłami antywojennymi uniemożliwił odbycie II Światowego Kongresu Pokoju w Sheffield nie wpuszczając przedstawicieli zagranicznych do Wielkiej Brytanii. Światowy Kongres Pokoju, wbrew rachubom panów Atlee, Bevinów czy Churchillów, odbywał się w Warszawie w dniach od 16 do 21. XI. br.

Cała Polska w dniach od 7. XI. do 7. XII. 50 r. święci pamięć Rewolucji Październikowej, umacnia przyjaźń z Państwem Radzieckim oraz przeżywa ważny historyczny moment, jakim jest II Światowy Kongres Pokoju.

FLOTA


ZRODZONA W OGNIU WALKI

Flota radziecka została powołana do życia dekretem Lenina z dnia 14 lutego 1918 roku, jednakże trudno twierdzić, że dopiero od tego dnia datuje się jej historia, choć formalnie nie można takiemu sprecyzowaniu zarzucić nieścisłości. Historia powstania floty radzieckiej wiąże się bowiem nierozerwalnie z dziejami ruchu rewolucyjnego w carskiej flocie rosyjskiej i od poznania dziejów tego ruchu historię Czerwonej Floty należy rozpocząć. U jej początku widnieje pierwszy okręt pod czerwoną banderą rewolucji: krążownik „Potiomkin".

OD „POTIOMKINA" DO „AURORY"

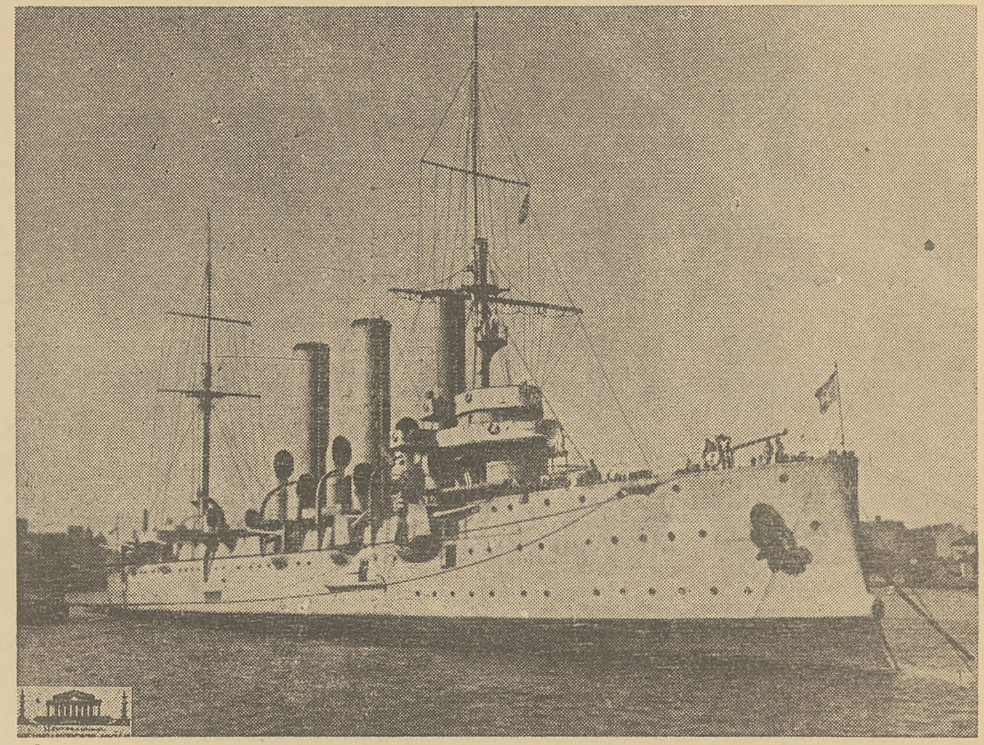
Ruch rewolucyjny w rosyjskiej marynarce wojennej powstał na długo, bo kilkanaście lat przed Wielką Rewolucją Październikową. Marynarze rosyjscy bardziej może niż masy żołnierskie armii lądowej znosić musieli nieludzkie traktowanie ze strony oficerów, bardziej przez nich byli pogardzani — zwłaszcza palacze, ta „najniższa kasta okrętowa" — i należeli do najlepiej uświadomionych oraz najbardziej zahartowanych zwolenników i bojowników nowego ustroju, gorąco pragnących i niezłomnie dążących do wyzwolenia się z kajdan caratu.

Już w roku 1905 wybuchło pierwsze powstanie w rosyjskiej flocie wojennej. Nastąpiło to 14 (25) czerwca na ciężkim krążowniku „Kniaź Potiomkin-Tawriczeski", znajdującym się w pobliżu Odessy w momencie, gdy wybuchł tam strajk generalny, jako jeden z przejawów ówczesnej rewolucji. Załoga rozprawiła się z oficerami, opanowała okręt, a następnie pomogła opanować towarzyszący „Potiomkinowi" torpedowiec Nr 267. Z kolei oba okręty udały się do Odessy, aby wesprzeć tamtejszych rewolucjonistów. Na to rząd wysłał z Sewastopola dwie eskadry floty czarnomorskiej w celu uśmierzenia powstania i rozprawienia się ze zbuntowanymi marynarzami obu okrętów. W skład tych dwu eskadr wchodziły cztery pancerniki, jeden krążownik i osiem mniejszych jednostek.

Dowodem niezłomnego ducha załogi „Potiomkina" jest historia spotkania zbuntowanego okrętu z wielokrotnie przeważającymi liczebnie siłami rządowymi. Powstańcy nie ulękli się tej przewagi liczebnej i wymierzonych na ich okręt ze wszystkich stron dział i wyrzutni torpedowych Przeciwnie. „Potiomkin" daje w pewnej chwili sygnał do najbliżej znajdujących się pancerników „Rotisław" i „Tri Swiatitelia":

— M a s z y n y   s t o p.   W   r a z i e   n i e w y k o n a n i a   o t w o r z y m y   o g i e ń.

Sygnał ten wywołał pożądany rezultat, bowiem eskadra rządowa zastopowała. Nieco później, jej dowódca wydał swym okrętom rozkaz odpłynięcia na pełne morze, obawiając się, że bunt może się przenieść na okręty eskadry. Obawy te nie były płonne, bowiem załoga pancernika „Georgij Pobiedonosiec" przyłączyła się do powstania, jednakże grupa zdrajców osadziła okręt na mieliźnie i wkrótce został on opanowany przez oddziały rządowe. „Potiomkin" natomiast pozostał niezwyciężony. Przez 10 dni powiewała na nim czerwona bandera, wreszcie brak paliwa i zaopatrzenia zmusiły załogę do skierowania okrętu do Konstancy, gdzie przejęły go władze rumuńskie. Z 768 ludzi jego załogi tylko 117 wróciło do Rosji.



Krążownik „Aurora" — „Jutrzenka Rewolucji"   fot. W. Siemienowa

Jak pisał później Lenin:

„Ogromne znaczenie wydarzeń odeskich zawiera się w tym, że po raz pierwszy część siły zbrojnej caratu — cały krążownik — przeszła otwarcie na stronę rewolucji. ...„Potiomkin" stał się niezwyciężonym terytorium rewolucji, i jaki nie byłby jego los — pozostaje niewątpliwy i ważny fakt: próba stworzenia jądra armii rewolucyjnej".

W czasie tym napływały coraz liczniejsze wiadomości o strasznej klęsce morskiej, poniesionej przez Drugą Eskadrę Pacyfiku w bitwie pod Cuszimą, 28 maja 1905 roku. W bitwie tej, do której eskadra rosyjska stanęła po wielomiesięcznej wędrówce wokół trzech kontynentów: Europy, Afryki i Azji, bohaterstwo rosyjskich marynarzy nie było w stanie zaważyć na szali boju ustępujących pod każdym względem pancerników i krążowników carskich z flotą japońską. Wiadomości o szczegółach klęski cuszimskiej dopełniły czary goryczy i aczkolwiek powstanie „Potiomkina" zostało unicestwione, a liczni jego uczestnicy skazani na śmierć lub katorgę, to jednak ruch rewolucyjny wśród marynarzy nie osłabł, przeciwnie — nieustannie rósł i wzmacniał się. Rezultatem tego są powstania, jakie wybuchły w latach następnych (1906 do 1907) w bazach i garnizonach Sewastopola, Kronsztadu, Władywostoku i Sweaborga, jak i na poszczególnych okrętach. Nie przyniosły one powodzenia, jednakże praca rewolucyjna nie osłabła i mimo wielkich trudności, szykan i represji prowadzona była nadal.

Praca ta wzmogła się szczególnie z chwilą przystąpienia Rosji carskiej do wojny imperialistycznej, kiedy bolszewicy zaczęli zwalczać nie tylko carat i rząd carski, ale i prowadzenie samej wojny, jako wojny zaborczej, wojny niesprawiedliwej. W najważniejszej bazie rosyjskiej floty wojennej, w Kronsztadzie bolszewicy stworzyli „Główny Kolektyw Kronsztadzkiej Organizacji Wojskowej", utrzymujący ścisłą łączność z piotrogrodzkim komitetem partii. Na pancerniku „Gangut" wybuchło powstanie, przygotowywano również powstania na innych okrętach. Chociaż jeszcze i tym razem zostało ono opanowane, a przywódcy aresztowani przez policję carską, to jednak partia była w Kronsztadzie tak silna i dobrze zorganizowana, że do rozgromienia organizacji nie doszło, mimo usilnych starań policji.

W lutym 1917 roku przeciwko caratowi u boku robotników i żołnierzy wystąpili marynarze Floty Bałtyckiej. Carat upadł, jednakże w wyniku utworzenia Rządu Tymczasowego powstała dwuwładza, gdyż



Przejście okrętów Floty Bałtyckiej przez zamarzniętą Zatokę Fińską z Helsinek do Kronsztadu (marzec—kwiecień 1918) mal. S. Nikitin

obok Rady Delegatów Robotniczych i Żołnierskich — dyktatury proletariatu, zaistniała dyktatura burżuazji, w postaci tego właśnie Rządu Tymczasowego. Ten burżuazyjny, antyrewolucyjny i imperialistyczny rząd obalony jednak został niewiele ponad pół roku po jego utworzeniu. Wybuchła Wielka Socjalistyczna Rewolucja!

Początek jej dało hasło — wystrzał 150 mm działa krążownika „Aurora", skierowany na Pałac Zimowy, siedzibę Rządu Tymczasowego. Wystrzałem tym krążownik „Aurora" obwieścił 25 października (7 listopada) 1917 roku początek nowej ery — ery Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji.

W WALCE Z BIAŁOGWARDZISTAMI I NIEMCAMI

Jak już wspomniano Flota Radziecka powołana została do życia dekretem Lenina z dnia 14 lutego 1918 roku. Okres tworzenia jej przypadł na niezmiernie trudne czasy kształtowania się państwowości radzieckiej, które następowało w walce z wrogiem wewnętrznym — rodzimą reakcją i białogwardzistami oraz z wrogiem zewnętrznym — interwentami w postaci wojsk niemieckich, angielskich, francuskich i innych państw kapitalistycznych. W ogniu tej walki powstawała i hartowała się flota radziecka, otoczona gorącą troską przez Lenina i Stalina, którzy z miejsca ocenili wielkie znaczenie jej istnienia i ogrom usług, jakie w wojnie domowej i w walce z interwentami może ona oddać.

Już w lutym 1918 roku nowoformującej się Czerwonej Flocie zagroziło wielkie niebezpieczeństwo. Groził jej cios ze strony imperialistów niemieckich, którzy — nie bez pomocy Trockiego — zerwali zawieszenie broni z rządem radzieckim i wtargnęli na terytorium rosyjskie. Okrętom Floty Bałtyckiej, bazującym w Helsinkach i Tallinie, groziło zagarnięcie przez Niemców. Na rozkaz Lenina i Stalina dowództwo floty przystąpiło do ewakuacji okrętów do Kronsztadu. Zadanie to wydawać się mogło niewykonalne, gdyż Zatoka Fińska znajdowała się w okowach lodu. Stosunkowo łatwiej powiodło się przeprowadzenie przy pomocy lodołamaczy okrętów z Tallina, natomiast ewakuacja z Helsinek wydawała się w ogóle niemożliwa do przeprowadzenia. Zgromadzono jednak wielką ilość lodołamaczy i okręty — płynąc w trzech kolumnach za lodołamaczami — zdołały się przedostać do Kronsztadu. W ten sposób uratowano 211 okrętów wojennych i jednostek pomocniczych.

W maju 1918 roku — w obliczu niebezpieczeństwa, grożącego zajęciem przez białogwardzistów rejonu nadwołżańskiego — powołana została do życia flotylla rzeczna na Wołdze. Niektóre mniejsze jednostki sprowadzono z Bałtyku, inne utworzono z przebudowanych statków handlowych. W sierpniu skierowane zostają do Flotylli Wołżańskiej trzy torpedowce z Bałtyku, i teraz zaczyna ona u boku Armii Czerwonej walki o Kazań. W walkach tych okręty flotylli odegrały nie małą rolę. Po zdobyciu Kazania część flotylli popłynęła w dół rzeki i wzięła udział w walkach w rejonie Samary, część — skierowana została na rzekę Kamę, gdzie odniosła szereg sukcesów w walce z kontrrewolucjonistami.

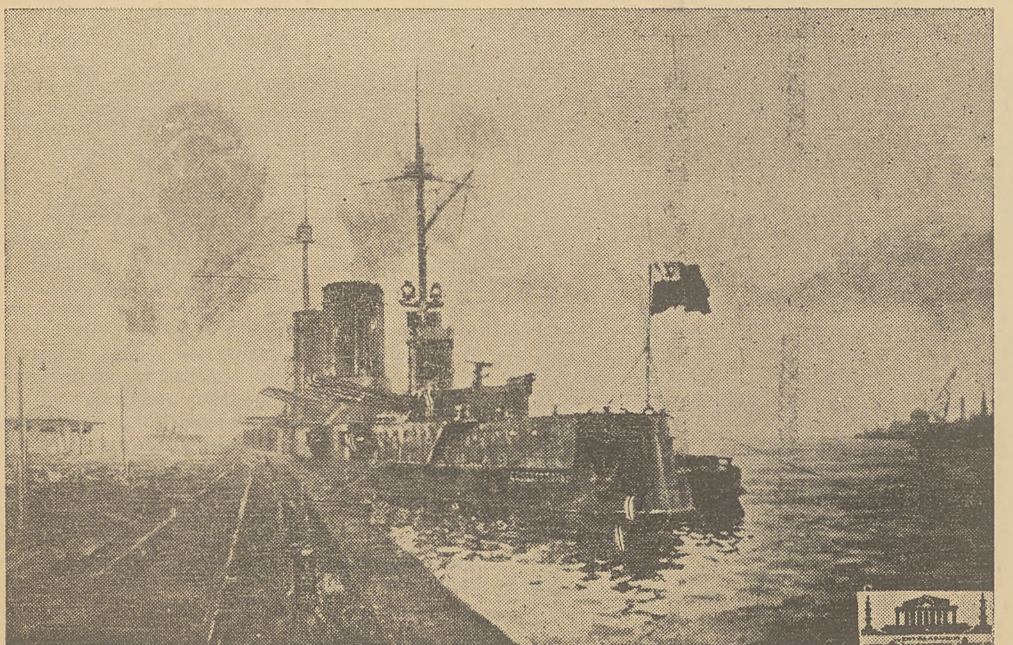
Dużą rolę odegrała także Flotylla Astrachańsko - Kaspijska. Kierując obroną Carycyna (dzisiejszego Stalingradu), Stalin tak pisał w liście z 31 sierpnia 1918 roku do Lenina, prosząc o zasilenie flotylli:

„Walki toczą się o Morze Kaspijskie i Południe. Dla zdobycia tego całego rejonu (a można go zdobyć) koniecznym jest posiadanie kilku torpedowców lekkiego typu i dwóch okrętów podwodnych. Bardzo Was proszę usunąć wszelkie przeszkody i w ten sposób przyspieszyć zajęcie tak potrzebnego nam Baku, Turkiestanu i Północnego Kaukazu, które będą bezwarunkowo w naszych rękach pod warunkiem, że nasze potrzeby będą zaspokojone."

W rezultacie otrzymania tego listu Lenin spowodował skierowanie z Floty Bałtyckiej potrzebnych jednostek do Flotylli Wołżańskiej i Astrachańsko - Kaspijskiej i zadanie zostało wykonane.

Obok tych dwóch flotylli powstały i inne flotylle śródlądowe na rzekach i jeziorach. Oto nazwy niektórych z nich: Dońska, Dnieprzańska, Zachodnio - Dźwińska, Północno - Dźwińska, Oneska, Czudska, Syberyjska, Amurska, Azowska.

Pancernik „Sewastopol" ostrzeliwuje pozycje Judenicza pod Piotrogrodem (21 październik 1919) mal. G. Gorszkow



Równolegle z tworzeniem flotylli rzecznych i jeziornych, trwała praca nad reorganizacją największych i najsilniejszych członów radzieckich sił morskich, a mianowicie Floty Bałtyckiej i Floty Czarnomorskiej.

Flota Czarnomorska przestała jednak wkrótce istnieć. Stało się to w wyniku zajęcia przez Niemców Ukrainy i południowej części Rosji. Wprawdzie pomimo ognia dział niemieckich niektóre okręty zostały wyprowadzone z portu sewastopolskiego i skierowane do Noworosyjska, jednakże większa część floty była stracona. Nie chcąc dopuścić do wpadnięcia radzieckich okrętów w ręce wroga, załogi dokonały smutnego obowiązku: zatopienia ich i zniszczenia. Przykładem takiego właśnie dobrze spełnionego obowiązku był radiogram flagowego torpedowca Floty Czarnomorskiej „Kercz". Idący na dno z otwartymi kingstonami, okręt ten słał w świat następujące słowa:

„Do wszystkich! Zatonęliśmy, zniszczywszy część okrętów Floty Czarnomorskiej, które wolały śmierć, niż hańbę poddania się Niemcom. Flagowy okręt „Kercz"!"

To samozatopienie radzieckich okrętów czarnomorskich nie oznacza bynajmniej końca dziejów Floty Czarnego Morza, gdyż w etapie późniejszym przystąpiono do jej odbudowy i reorganizacji. Powstała ona najpierw jako Flotylla Azowska i Flotylla Południowo - Zachodniego Rejonu, a w roku 1920 walczyła już ponownie z białogwardzistami i interwentami.

W WALCE Z FLOTĄ ANGIELSKĄ NA BAŁTYKU

Flotę Bałtycką czekała zacięta walka nie tylko z białogwardzistami, ale i z flotą angielską, skierowaną na Bałtyk do wsparcia białogwardzistów w ich walce z władzą radziecką. Już późną jesienią 1918 roku odbyły się pierwsze starcia obu flot, nie posiadające jednakże większego znaczenia i wpływu na dalszy bieg wypadków. Mimo wielkiej przewagi jakościowej i ilościowej przeciwnika, okręty radzieckie przeprowadzały pomyślnie powierzane im zadania patrolowe i minowe, wspierały ogniem artyleryjskim własne oddziały lądowe i zwalczały artylerię przeciwnika. Wśród tych okrętów wyróżniły się szczególnie kontrtorpedowce „Azard" i „Spartak" oraz krążownik „Oleg". Nastanie zimy i oblodzenie wód wschodniego Bałtyku zakończyło kampanię 1918 roku.

Najcięższym okresem dla Floty Bałtyckiej — i nie tylko dla niej — ale i dla całego Piotrogrodu i Frontu Północnego — był maj 1919 roku. Wybuchł wówczas kontrrewolucyjny spisek w Kronsztadzie, Piotrogrodzie i w sztabie armii, co wobec trwających walk z Judeniczem i interwencji floty angielskiej mogło spowodować

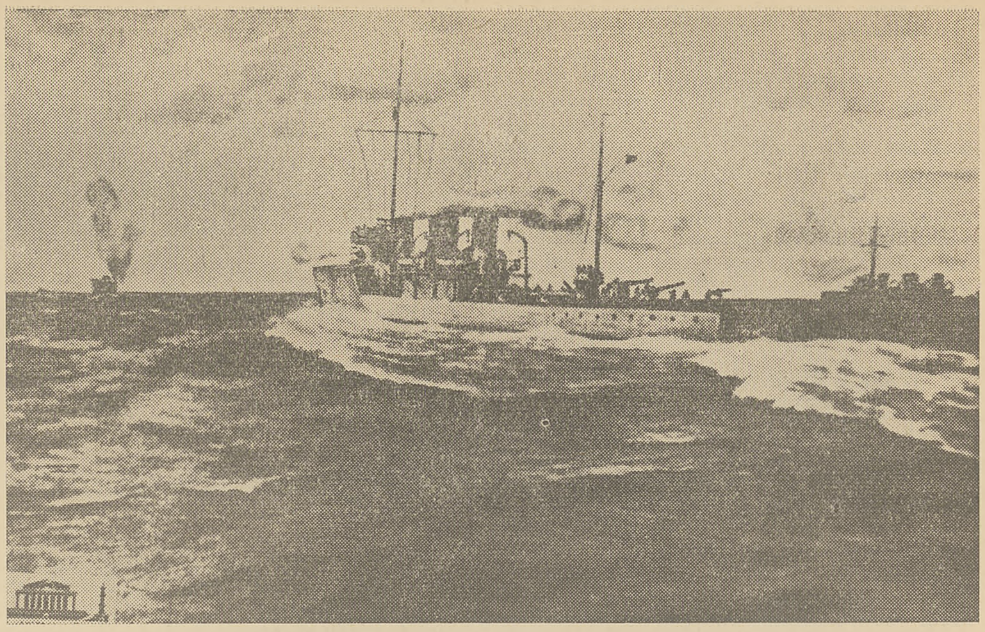
katastrofalną sytuację. Bunt ten, którego najsilniejsze ogniska znajdowały się w fortach Krasnaja Gorka i Sieraja Łoszadź, został stłumiony dzięki energicznej kontrakcji, kierowanej przez Stalina. Umiejętnie wykorzystując artylerię okrętową jednostek Floty Bałtyckiej i przeprowadzając pomyślnie całą tę kombinowaną operację lądowo - morską Stalin obalił twierdzenie fachowców wojskowych starej daty, jakoby zajęcie fortu Krasnaja Gorka siłami floty było niemożliwe, ponieważ rzekomo „obala to całą morską naukę".

Nieco wcześniej dokonał Stalin innego niemałego wyczynu w dziedzinie utrzymania gotowości bojowej floty, którą później prowadził ku zwycięstwu. Zawsze doceniając znaczenie floty wojennej jako przedłużonego ramienia armii lądowej, po przeprowadzonej 25 maja 1919 roku inspekcji przesłał Stalin taki komunikat Leninowi:

„Dzisiaj pokazali mi wniosek dowódcy floty o zmniejszenie floty z powodu braku paliwa. W związku z tym odbyłem w dniu dzisiejszym naradę ze wszystkimi naszymi morskimi pracownikami i doszedłem do przekonania, że wniosek dowódcy jest niesłuszny. Motywy: po pierwsze — duże jednostki na wypadek konieczności użycia ich w formie pływających szańców nie będą mogły użyć artylerii, gdyż strzelanie z dział jest ściśle związane z napędem okrętów. Po drugie — nieprawdą jest, że brakuje nam artyleryjskich pocisków ciężkiego kalibru. Dziś wykryto 12 barek tych pocisków. Po trzecie — kryzys z paliwem już przemija, gdyż potrafiliśmy nagromadzić 420 tys. pudów węgla, nie licząc ropy naftowej, przy czym codziennie otrzymujemy jeden pociąg węgla drogą kolejową. Po czwarte — przekonałem się, że flota nasza to flota rzeczywista i prawdziwa, ze zdyscyplinowanymi marynarzami, gotowymi bronić Piotrogrodu ze wszystkich swoich sił".

Komunikat ten zyskał całkowitą aprobatę Lenina, a nadchodzące wypadki potwierdziły jego słuszność. Napadnięta przez Anglików Flota Bałtycka — mimo częściowo zdekompletowanych, a częściowo niedostatecznie wyszkolonych załóg, mimo nie nadzwyczajnego stanu i gotowości bojowej okrętów wskutek długotrwałej wojny i rzadkich remontów — stanęła w zupełności na wysokości zadania.

Wprawdzie — korzystając z zaskoczenia, polegającego na użyciu nieznanych dotąd na Bałtyku ścigaczy torpedowych — Anglicy odnieśli kilka sukcesów, topiąc krążownik „Oleg" i dwa dalsze okręty podczas ataku ścigaczy na bazę kronsztadzką, jednakże marynarze radzieccy rychło odpłacili z nawiązką. Nie mniej jak 16 brytyjskich okrętów zostało zatopionych, liczne dalsze odniosły poważne uszkodzenia.



Zatopienie 4 czerwca 1919 w Zatoce Kaporskiej przez kontrtorpedowce „Gawrił" i „Azard" — angielskiego okrętu podwodnego „L. 55" mal. N. Bublikow

Jednym z najbardziej skutecznie działających okrętów radzieckich był wspomniany uprzednio kontrtorpedowiec „Azard". W trakcie jednego samotnie przeprowadzanego patrolu do Zatoki Kaporskiej, „Azard" natknął się na całą flotyllę kontrtorpedowców angielskich, które otworzyły do niego ogień i zaatakowały torpedami. Ponieważ utrzymanie kontaktu bojowego przy stosunku ilościowym 1 do 10 równało się samobójstwu, „Azard" szukać musiał ocalenia w ucieczce i z szalonego wyścigu, jaki się wywiązał, wyszedł zwycięsko.

Jedno z jego spotkań z angielskim okrętem podwodnym zakończyło się zniszczeniem nieprzyjaciela. Dowódca „Azarda" opowiada o tym spotkaniu w następujących słowach:

„W pogodny, słoneczny dzień „Azard" i „Gawrił", tworzący nierozłączną parę, popłynęły do Zatoki Kaporskiej. Drobna posiewka marszczyła powierzchnię morza. Dojrzawszy przy brzegu kontrtorpedowiec nieprzyjacielski zwiększyliśmy szybkość i opędzając się od okrętów podwodnych, w zygzakach popłynęliśmy ku niemu. Zobaczywszy nas Anglik zaczął uciekać całą mocą na Nord-West i wkrótce znikł z widoku. Okręty podwodne swoimi peryskopami nadal smużyły wokoło powierzchnię morza.

W powrotnej drodze, nieco na lewo, dostrzegliśmy szeroki pienisty ślad torowy, jakby wypływającego z głębi okrętu. Mknąc szybko skierowaliśmy się ku niemu. Pokazał się z wody zielony dziób, charakterystyczny dla angielskich okrętów podwodnych. Mieliśmy wrażenie, że nasz szybki manewr zaskoczył go i w pośpiechu stracił równowagę. „Gawrił", idący przodem, odchylił się na prawo... „Azard", odchyliwszy się na lewo strzelił do Anglika głębinowym pociskiem z działa stojącego na rufie.

Na okręcie nastąpił ogłuszający wybuch, któremu towarzyszyła czarna chmura dymu. Widocznie pocisk trafił w składnicę torped. Z wody podniosła się ogromna bania powietrza i pękła cicho. Na gładkiej powierzchni morza zabulgotały liczne bańki powietrza.

Ze strony Björke, przecinając nasz kurs, mknęły cztery angielskie kontrtorpedowce. Ledwie nam się udało dostać poza nasze pola minowe.

Zatopiony okręt był to angielski L-55."

Zatopienie 31 sierpnia 1919 w Zatoce Fińskiej przez okręt podwodny „Pantera" — kontrtorpedowca angielskiego „Victoria"
mal. N. Bublikow i G. Gorszkow



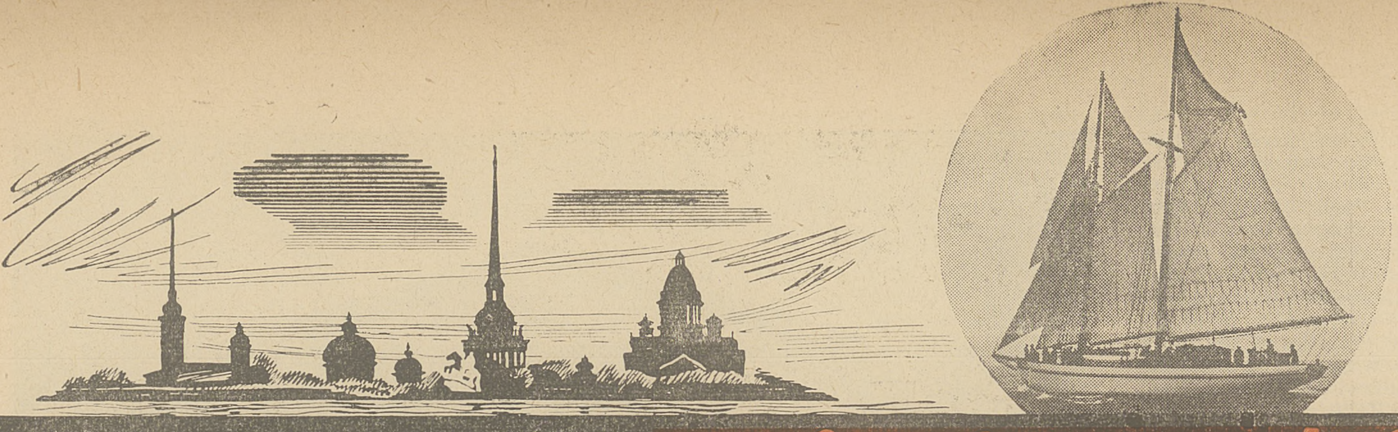
Powyższy sukces zapoczątkował całą serię zwycięstw, bowiem w kilka tygodni później „Gawrił" zniszczył trzy ścigacze, a radziecki okręt podwodny „Pantera" posłał na dno angielski kontrtorpedowiec. Strata trzydziestukilku zatopionych bądź uszkodzonych jednostek spowodowała wycofanie się floty brytyjskiej z Bałtyku. Interwencja nie popłaciła.

Omawiając zasługi Floty Bałtyckiej ZSRR w obronie późniejszego Leningradu, Stalin powiedział co następuje:

„Nie można nie powitać faktu, że Flota Bałtycka, uważana za straconą, odradza się w całym tego słowa znaczeniu. Przyznają to nie tylko przyjaciele, lecz i przeciwnicy. Równie radosnym faktem jest, że gangrena części rosyjskiego korpusu oficerskiego — sprzedajność, najmniej dotknęła dowódczy skład floty: znaleźli się jednak ludzie, którzy honor i niepodległość Rosji umieją więcej cenić, niż angielskie złoto. Jeszcze radośniejszym jest fakt, że marynarze Floty Bałtyckiej swymi bohaterskimi czynami kontynuują najwspanialsze tradycje rosyjskiej floty rewolucyjnej. Bez tych warunków Piotrogród nie zostałby zabezpieczony przed najgroźniejszymi niespodziankami od strony morza".

Zrodzona w boju flota radziecka zdała doskonale trudny egzamin. Marynarze radzieccy spełnili w zupełności powierzone im zadania i nie zawiedli zaufania, pokładanego w nich przez twórców Czerwonej Floty: Lenina i Stalina. Na czynach bojowych tych marynarzy miały się wzorować i uczyć następne pokolenia i roczniki radzieckich ludzi morza, stojących na straży morskich granic ZSRR!

JERZY PERTEK



»ZEW MORZA« w Leningradzie

Czwartego dnia po opuszczeniu Gdyni około godziny 16 „oko“ zameldowało: „dwa rumby z lewej okręty wojenne!“ Było to w Zatoce Fińskiej koło wysepki Lavansari. Okrętami wojennymi były — radziecki pancernik w otoczeniu krążownika i paru niszczycieli. „Zew Morza“ szedł słabym półwiatrem, kierując się na farwater do Leningradu.

Około godz. 22 bierzemy z latarniowca „Leningrad“ pilota, który zaprowadzi nas do leningradzkiego portu. W pięć minut potem pierwszy mieszkaniec Leningradu stoi koło naszego sternika wskazując migające boje, na które należy się kierować i ucina sobie z nami miłą pogawędkę.

Mijamy w blaskach księżyca Kronsztad. Wokoło wiele niebieskich świateł. To straż morskich granic ZSRR — okręty wojenne, stojące na kotwicach. Kronsztad — w czasie Wielkiej Rewolucji twierdza Partii Bolszewików; tu na długo przed 7 listopada nie uznawano władzy Rządu Tymczasowego.

Około 2 w nocy cumujemy przy nabrzeżu, niedaleko ujścia Newy do zalewu. Krótkie formalności celne i cała załoga jest zaopatrzona w przepustki zezwalające na 24 godzinne pozostawanie poza statkiem — ważne 2 tygodnie.

Rano mamy gościa — dyrektora „Inflotu“ (przedsiębiorstwo maklersko - clearingowe). Sympatyczny ob. Pawłow oferuje swoją pomoc nie tylko w dziedzinie zaopatrzenia statku, ale udziela również wskazówek ułatwiających poznanie miasta a w finale kontaktuje nas z „Interklubem“.

Co to takiego „Interklub“ — za chwilę. Przede wszystkim miasto — jak ono wygląda? Jesteśmy bardzo ciekawi. Toteż zaraz po obiedzie — wyjście do miasta. Za wrotami portowymi koło przystanku tramwajowego zaczepiam jakiegoś przechodnia i pytam jak daleko do śródmieścia. Informuje mnie uprzejmie, że należy raczej wsiąść do tramwaju, bowiem do Newskiego Prospektu około 5—6 km, a szkoda naszych nóg. Tłumaczę mu wykrętnie, że pójdziemy pieszo, bowiem dziś rano przypłynęliśmy a jutro dopiero dostaniemy z ambasady pieniądze. Dziękuję za informacje i chcę odejść. Lecz on łapie mnie za rękaw, wkłada do ręki 6 rubli, tłumacząc, że to dla nas czterech starczy na 5 przejazdów. Wepchnąwszy mi siłą pieniądze do ręki wskoczył do tramwaju i tyle go widzieliśmy. Patrzyliśmy zdumieni na owe 6 rubli i na znikający na zakręcie tramwaj, który uwoził naszego dobroczyńcę. Takie było pierwsze nasze spotkanie z leningradczykiem na ulicy. Tacy oni wszyscy, jak po tym przekonaliśmy się, uczynni, przyjaźni i bardzo kochają swoje miasto — miasto bohater, które przez 900 dni bohatersko odpierało wściekłe ataki hitlerowskie.

Tego dnia biegaliśmy przez 4 godziny po śródmieściu chcąc poznać jak najwięcej. Poznaliśmy i obejrzeliśmy coś niecoś, ale dopiero w następnych dniach.

Wieczorem przed „Zew Morza“ zajechał autobus z napisem „Interklub“. Wysiadła z niego sympatyczna Raisa Aleksiejewna, która poinformowała, że możemy udać się z nią do siedziby Klubu, gdzie spędzimy wieczór. W programie co kto woli: kino, taniec, bilard, świetlica z książkami i ilustrowanymi czasopismami w różnych językach europejskich — wszystko w jednym budynku no i oczywiście bezpłatnie. Pojechaliśmy. Nasi umuzykalnieni chłopcy zabrali swoje instrumenty.

Leningradzki „Interklub“ (podobne są we wszystkich portach radzieckich) jest instytucją, w której marynarze zagraniczni przebywający w mieście mogą kulturalnie i godziwie spędzać czas. Codziennie inny film, moc rozrywek, gier i zabaw. Dyrekcja Klubu rozporządza dziesiątkami pomysłów, które zabawiają ciągle zmieniających się gości. W księdze pamiątkowej klubu wiele jest zapisów w różnych językach, świadczących, że ci którzy przebywali w tych pięknych pałacowych salach przeżyli chwile tak miłe i przyjemne, że ich nie będą w stanie zapomnieć. „Interklub“ był stałym miejscem naszych odwiedzin przez całe 8 dni pobytu w Leningradzie. Wszystko co widzieliśmy w Leningradzie najpiękniejszego i najciekawszego zawdzięczamy kierownictwu Klubu. Jak w ogóle czuliśmy się w salach Klubu a przez to w Leningradzie trudno opisać. Chcąc powiedzieć krótko, należy kilkanaście razy powtórzyć słowo „bardzo“ — a potem dodać — „dobrze“.



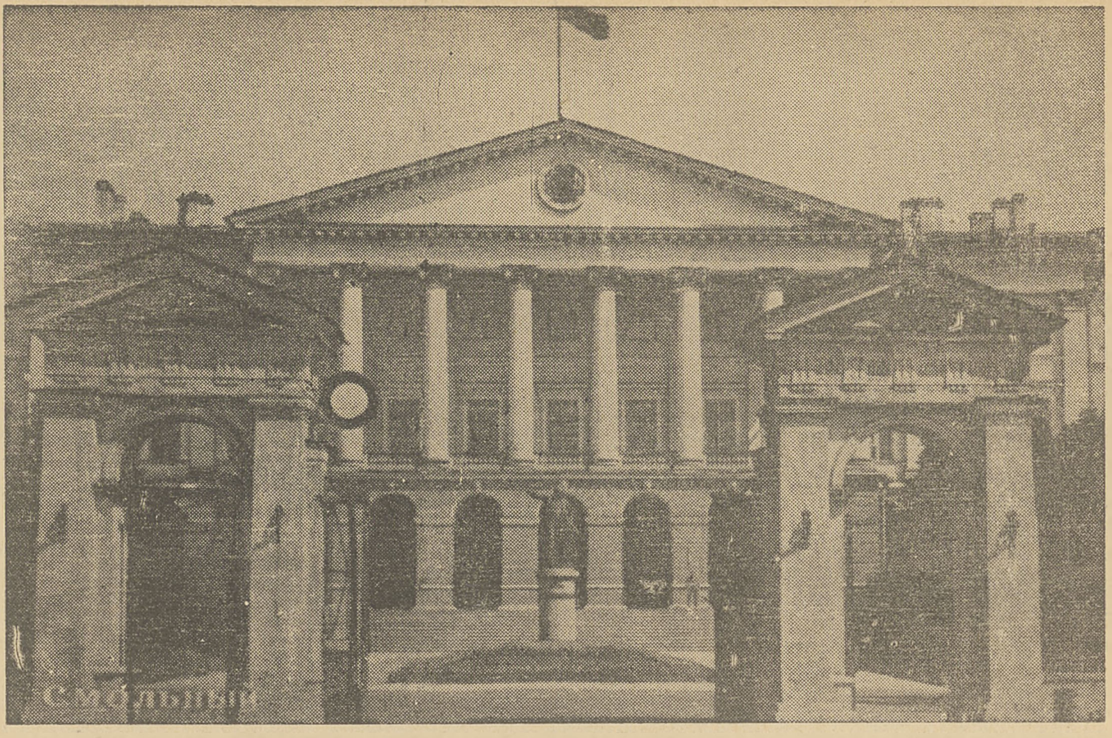
Pomnik Lenina koło dworca Fińskiego w Leningradzie

Do uświetnienia miłych wieczorów w Klubie przyczynili się trzej nasi uczniowie — członkowie załogi: harmonista, gitarzysta i ten trzeci, który swym tenorem czarował przedstawicielki płci ładniejszej Leningradu. Dużo można by pisać o „Interklubie“, o filmach, o polce „babunce“ i polce „bulba“, których to tańców uczyła się nasza załoga w Klubie. W sali kinowej „Interklubu“ oglądaliśmy dwa piękne kolorowe filmy, które w czasie tegorocznego festiwalu filmów radzieckich wyświetlają polskie kina: „Młodość świata“ i „Śmiali ludzie“. Radzę Czytelnikom pójść — naprawdę bardzo piękne.

Wśród wielu rzeczy godnych obejrzenia w Leningradzie na pierwszy plan wysuwają się muzea. Pierwszym zwiedzanym przez nas muzeum było muzeum Marynarki Wojennej, mieszczące się na Wasylewskim Ostrowie. Już w pierwszej sali tego olbrzymiego i pięknie urządzonego muzeum uderzył nas niespotykany w Polsce jeszcze, widok: Muzeum — jak i wszystkie inne muzea radzieckie — jest odwiedzane tłumnie nie tylko przez zorganizowane wycieczki dzieci i dorosłych, nie tylko przez inteligentów — ale przez robotników i chłopów. Na każdym wprost kroku spotyka się pojedynczych robotników, którzy ze swymi żonami czy matkami, spędzają wolne od pracy chwile w muzeach, aby tam uczyć się historii Rosji i Związku Radzieckiego, aby tam poznać cały dorobek kulturalny swej wielkiej ojczyzny. W muzeum Marynarki Wojennej w Leningradzie poznaliśmy historię floty rosyjskiej i radzieckiej od czasów Piotra Wielkiego aż do czasów ostatniej wielkiej wojny ojczyźnianej; dzieje wielkich narodów morskich i wielkich odkrywców świata; dzieje marynarzy, którzy z okrętu „Aurora“ strzelali na Pałac Zimowy; dzieje okrętów - bohaterów, które w latach 1941—1945 dzielnie walczyły z napastnikami hitlerowskimi.

Do najpiękniejszych muzeów Związku Radzieckiego, ba — całego świata — należy Ermitaż — Pałac Zimowy, była siedziba despotów Rosji — carów, później siedziba Rządu Tymczasowego. Tutaj wieczorem 7 listopada wtargnęli robotnicy, żołnierze i marynarze, aby aresztować ten rząd i oddać władzę prawowitemu właścicielowi kraju — ludowi Rosji. Zwiedzając Ermitaż, wyglądaliśmy tymi oknami, którymi wyglądał w ostatni wieczór swego panowania pobladły ze strachu Kiereński.

W tym pałacu mieści się obecnie przecudowne muzeum. O ogromie jego niech poświadczy nasze wyliczenie, które na gorąco w czasie zwiedzania przeprowadziliśmy. Chcąc zatrzymać się, zwiedzając Ermitaż, nad każdym eksponatem 10 sekund, należy zwiedzać je 2 miesiące po 8 godzin dziennie. My niestety nie wiele mieliśmy czasu na zwiedzanie — bo zaledwie 4 godziny, co równało się tylko powolnemu przejściu przez główne sale. Piękno sal pałacu i różnorodność wystawionych przedmiotów oczarowuje zwiedzającego tak dalece, że wprost trudno uwierzyć w rzeczywistość otoczenia. Tysiące obrazów i rzeźb najznakomitszych mistrzów pędzla i dłuta, jakich świat dotychczas wydał, wystawione jest w tym pałacu. Setki olbrzymich waz malachitowych zdobią sale; gobeliny, arrasy i przepiękne mozaiki pokrywają ściany. Nie miejsce w ramach tego artykułu opisywać dokładnie to wszystko cośmy w Ermitażu widzieli. Pióro, moim zdaniem, nie jest w stanie oddać tego, nie dokona tego również i film. Jedynie obraz, malowany ludzką ręką potrafi częściowo i fragmentarycznie pokazać tym, którzy w muzeum nie byli, jak ono mniej więcej wygląda. Toteż zwiedzając Ermitaż, często spotykaliśmy artystów-malarzy, którzy stojąc, względnie siedząc przy sztalugach, przenosili rzeczywistość na płótno.



Smolny — kolebka Rewolucji Październikowej

Pisząc o muzeach, które oglądaliśmy, należy wspomnieć o Narodowym Muzeum Rosyjskim, poświęconym przeważnie malarstwu i rzeźbie. Tam mieści się galeria słynnych obrazów Repina, ze znanymi nam „Burłakami" i „Zaporożcami". Tam również spotkaliśmy kilka pięknych obrazów polskiego malarza Siemiradzkiego. Specjalna część tego muzeum poświęcona jest najznakomitszemu malarzowi - maryniście Ajwazowskiemu. Galeria ta wzbudzała w nas szczególne zainteresowanie. Ajwazowski bowiem potrafił najlepiej chyba ze wszystkich malarzy świata — oddać piękno, siłę i czar morza.

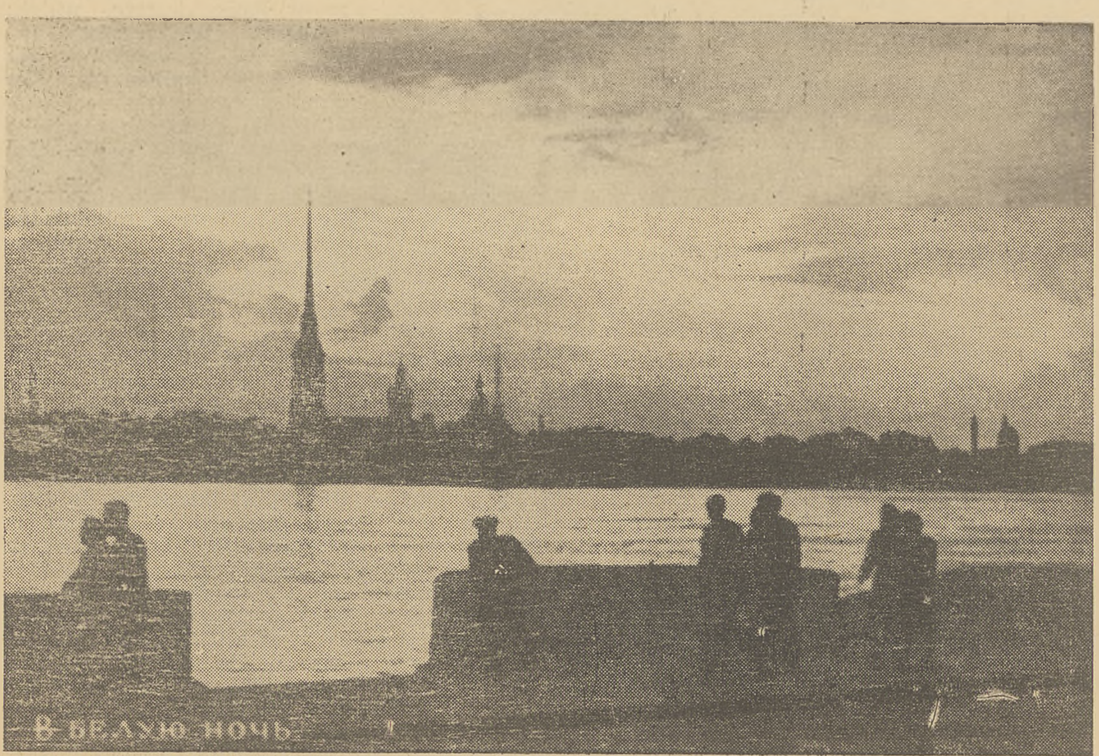
Zwiedzając muzeum należy pamiętać, komu służą te wszystkie piękne pałace sztuki. Służą one w Związku Radzieckim wszystkim ludziom, aby w momentach wytchnienia od wielkiego wysiłku w marszu do komunizmu poznawali swój kraj, swój dorobek, nauczyli się kochać ojczyznę i aby mogli czuć się szczęśliwi, oglądając owoce swej pracy.

Wróćmy jednak do naszego „Zewu Morza" stojącego w porcie handlowym. W dwa dni po naszym przybyciu do Leningradu, zjawił się na statku oczekiwany przez nas z utęsknieniem gość — przedstawiciel polskiej Ambasady z Moskwy — bardzo sympatyczny ob. Kerner.

Ob. Kerner przyczynił się bardzo wydatnie do uprzyjemnienia nam pobytu w mieście Lenina. Dzięki niemu — cała załoga udała się któregoś wieczora do teatru. Było to widowisko baletowe „Kopelia" (Deliba). Nasi znajomi z „Interklubu" odradzali nam pójścia, twierdząc, że jest to drugi komplet baletowy, a poza tym Leningrad nie posiada specjalnie dobrego zespołu. Po obejrzeniu jednak „Kopelii" podejrzewaliśmy, iż nie mówiono nam prawdy, to bowiem co widzieliśmy przeszło najśmielsze nasze oczekiwania. Widowisko było wspaniałe, a sztuka taneczna opanowana przez tancerzy doskonale. Trudno nam było uwierzyć, że to miał być drugi komplet i że balet leningradzki nie jest najlepszym.

Dzięki staraniom „Interklubu" mieliśmy możność planowo i dokładnie zwiedzić miasto. Oglądaliśmy je jeżdżąc dużym autobusem oraz przyglądaliśmy się mu z przeszło stu metrowej wieży Soboru Izaaka. Z wieży rozpościera się widok na ciągnące się po obu stronach Newy miasto, na zachodniej stronie widać morze — Zatokę Fińską. Wzrok sięga w tym kierunku aż do Kronsztadu. Po prawej stronie Newy — Petropawłowska twierdza, obok mały domek Piotra I — pierwsza rezydencja tego cara — marynarza i budowniczego floty rosyjskiej. Po prawej również stronie rzeki znajdują się najstarsze budynki miasta: pałace dawnych bojarów i kupców petersburskich — dziś wyższe uczelnie, instytuty naukowe i akademie sztuk, m. inn. Uniwersytet im. Łomonosowa, genialnego uczonego rosyjskiego. Po obu stronach Newy biegną piękne bulwary — sama rzeka spięta granitowymi nabrzeżami. Na rzece szereg przystani dla łodzi, motorówek, kajaków, jachtów oraz tramwajów wodnych. Newa dzięki swej szerokości i głębokości jest doskonałym portem dla statków pełnomorskich. Widać tu wiele statków, służących szkole-

Słynna leningradzka „biała noc". W dali — twierdza Petropawłowska.



niu kadr: kilkanaście trójmasztowych szkunerów, duży czteromasztowy bark „Kruzensztern", a poza tym parowy okręt szkolny Marynarki Wojennej — „Komsomolec".

Przy nabrzeżu, obok mostu Lejtnanta Szmidta, stoi wmurowany kamień, na którym napis informuje, że tu w roku 1917 — 25 października (7 listopada) stała „Aurora", której wystrzał armatni na Pałac Zimowy, zapoczątkował erę Rewolucji Socjalistycznej. Dziś ten historyczny krążownik stoi w innym miejscu, na jednej z odnóg Newy naprzeciw budynku Szkoły im. Admirała Nachimowa. Kształcą się na nim kadry przyszłych oficerów radzieckiej marynarki wojennej. Dzięki staraniom ob. Kernera oraz dyr. „Interklubu" ob. Gołubowicza — udało się całej załodze „Zewu" zwiedzić ten okręt - pomnik. Patrzyliśmy z podziwem na owe działo, które w godzinach wieczornych 25 października oddało wystrzał na siedzibę Rządu Tymczasowego. Wnętrze „Aurory" przebudowano na nowoczesne pomieszczenia szkolne, które zaopatrzone doskonale w pomoce naukowe przyczyniają się do podniesienia wiedzy fachowej marynarzy radzieckich. Panuje tu wzorowa dyscyplina i porządek.

Stosunkowo niedaleko od miejsca postoju „Aurory", obok dworca Fińskiego, stoi olbrzymi pomnik Lenina, wzniesiony na pamiątkę jego powrotu z wygnania w kwietniu 1917 r. Tu właśnie w nocy 3 (16) kwietnia witany był Lenin przez tysiące robotników, żołnierzy i marynarzy Piotrogrodu. Tu rozentuzjazmowany tłum wyniósł swego ukochanego wodza na rękach. Następnego dnia po przybyciu, jak wiemy z historii, Lenin wygłosił swoje słynne tezy kwietniowe.

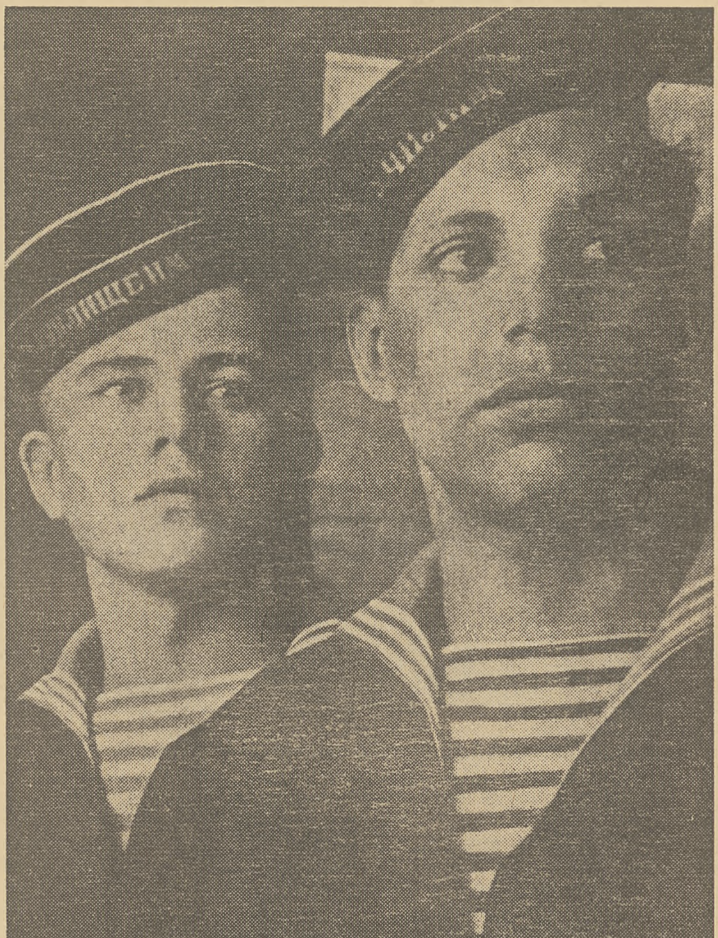
Zwiedzając miasto, względnie patrząc na nie z wieży Soboru Izaaka, zadawaliśmy sobie pytanie, czy rzeczywiście Leningrad był oblegany przez Niemców, czy był bombardowany, czy były zniszczenia wojenne? Wątpliwości te powstawały na skutek braku śladów wojny. A przecież Niemcy stali przez 900 dni na przedmieściach i ogniem swych dział niszczyli miasto. Po wojnie ci sami bohaterscy mieszkańcy, którzy zwycięsko odpierali szturmy wroga, potrafili w bardzo krótkim czasie swą ofiarną pracą zatrzeć i zlikwidować rany swego miasta, a dziś pracują dalej aby ich miasto, które tak bardzo kochają, było jeszcze ładniejsze.

Najpiękniejszą ulicą miasta jest bezsprzecznie Newski Prospekt, biegnący prostopadle do Newy. Szeroka, długa ulica po której suną setki wszelkiego rodzaju pojazdów. Pojazdy te różnią się jednak od spotykanych w innych stolicach tym, że — o ile np. w Stockholmie widać samochody produkowane w różnych państwach, o tyle leningradzkie samochody są wszystkie produkcji radzieckiej. Suną cicho po ulicach miasta „Zimy", „Zisy", „Pobiedy" i „Moskwicze". Wszystkie o pięknych opływowych liniach. Uderza olbrzymia ilość taksówek, przeważnie marki „Pobieda" oraz małych „Moskwiczów", które na numerach mają litery L.E., oznaczające własność prywatną. Ten ostatni typ samochodu staje się coraz bardziej dostępny dla ludzi pracy. Kosztuje 8 500 rubli na dogodne raty. Przeciętny zaś zarobek robotnika wynosi około 1 500 rb miesięcznie.

(dokończenie nastąpi)

zetel

w leningradzkiej SZKOLE MORSKIEJ



Nareszcie! Dawno oczekiwana wizyta załogi „ZEWU MORZA" w Leningradzkiej Szkole Morskiej stała się rzeczywistością. Dziś właśnie idziemy do tej szkoły. Idziemy? Czyżby „Interklub", a właściwie Raisa Aleksiejewna instruktorka tego klubu pozwoliła nam iść tak daleko pieszo? Od czego są autobusy?

Wsiadamy więc do autobusu przydzielonego nam na czas naszego pobytu w tym wspaniałym mieście — i jazda na północny brzeg Newy.

Po pewnym czasie auto zatrzymuje się przed wielkim gmachem. Wchodzimy do hallu. Jesteśmy w Leningradzkiej Wyższej Szkole Morskiej.

Na wstępie wita nas wychowawca dyżurny i prowadzi do wicedyrektora Szkoły. Po drodze widzimy kursantów, korzystających z przerwy w wykładach. Przyglądamy się sobie. Wzajemne pozdrowienia, uśmiechy.

Na pierwszym piętrze spotyka nas wicedyrektor Szkoły. Wita nas serdecznie, pyta, co chcemy zobaczyć. Wszystko! — mówimy. A czy starczy wam cierpliwości? Napewno!

A więc dobrze! Zaczynamy od wydziału nawigacyjnego.

Tu trzeba zaznaczyć, że Szkoła posiada cztery wydziały: nawigacyjny, mechaniczny, elektromechaniczny i radiotechniczny.

Idziemy do gabinetu wiedzy okrętowej. Co za bogactwo pomocy naukowych! Wspaniałe modele różnych typów statków, nabrzeży, wind ładunkowych, urządzeń stacji ratunkowych. Można by wyliczać długo to, co się w tym gabinecie znajdowało. Aż szkoda było wychodzić!

Uprzejmy przewodnik prowadzi nas kolejno od gabinetu do gabinetu. Na zakończenie zwiedzania wydziału nawigacyjnego idziemy do sali robót linowych. Stary kierownik tej pracowni uśmiechał się — gdy z dużym zainteresowaniem oglądaliśmy jego skarby. A już zupełnie zdobyliśmy jego serce, gdy sprawnie zaczęliśmy wiązać węzły. „Doskonale chłopcy" — mówił do nas. „Roboty linowe — to podstawa wiedzy każdego marynarza".

Tak! Przypominamy sobie, jak to matematyk mówił w naszej Szkole, że matematyka to podstawa wiedzy marynarza! To samo mówił zresztą polonista, anglista. Widocznie marynarz musi mieć wiele podstaw, aby go fala nie przewróciła.

Przechodzimy do wydziału radiotechnicznego. I tu, jak wszędzie w tej Szkole, bogactwo pomocy naukowych. Całe olbrzymie radiostacje (olbrzymie na warunki statkowe — ma się rozumieć!), pomoce wykonane przez kursantów.

Długo i dużo można by opowiadać o tej Szkole. Na zakończenie naszej wizyty idziemy do biblioteki. Nie pamiętam ile ona ma tomów. Wiem tylko, że specjalna kierowniczka tej biblioteki ma do pomocy kilka osób personelu bibliotecznego!

No — a młodzież, kursanci? — zapytacie.

Owszem, rozmawialiśmy z nimi. Przewodniczący organizacji komsomolskiej mówił, że cała młodzież Szkoły jest ożywiona jednym duchem: wykonać jak najlepiej plan naukowy i wychowawczy Szkoły. Wszystko, co się w Szkole dzieje — jest podporządkowane temu planowi.

Bogate życie świetlicowe, teatr amatorski (bo i to jest w Szkole) mający własną scenę, kółka samokształceniowe i naukowe, orkiestra. Tak, czas mają kursanci celowo rozplanowany. Czasu tego nie wolno marnować.

Wszyscy — od dyrektora Szkoły poprzez wykładowców do uczniów mówili jedno: musimy czas wykorzystać właściwie; młodzież jest w Szkole tylko pięć i pół lat a wiedza morska jest tak rozległa! Nie możemy powierzać naszych statków ludziom niedouczonym!

Wychodziłem ze Szkoły oszołomiony: po dużej maturze pięć i pół lat! Jeżeli taki sam zapał i stosunek do nauki jest w pozostałych uczelniach ZSRR — to nic dziwnego, że dostarczają one tak wspaniale przygotowanych fachowców.

Długo jeszcze dźwięczały mi słowa dyrektora Szkoły:

— Na naukę czasu nigdy nie jest za dużo!

B.



Wyczyn

(FRAGMENT Z OPOWIEŚCI O FLOCIE BAŁTYCKIEJ W ROKU 1917)

Depesza była krótka. Dwa słowa, adres. Dwa słowa: „Wysyłajcie regulamin". Podpis. Lecz dla członka prezydium Centrobałtu, na którego stole leżała depesza, poza tymi prozaicznymi, rzeczowymi słowami, kryło się skomplikowane, olbrzymie, niebywałe zadanie.

Depesza była wysłana przez Komitet Wojenno-Rewolucyjny w Piotrogrodzie a słowa „Wysyłajcie regulamin" były umownym szyfrem, oznaczającym, że w wykonaniu depeszy, do Piotrogrodu mają się natychmiast udać kontrtorpedowce floty bałtyckiej, jako pomoc dla garnizonu rewolucyjnego i Czerwonej Gwardii. Widocznie Komitet Wojenno-Rewolucyjny uważał marynarzy kronsztadzkich i rewelskich za niezbędny element w działaniach.

W piersi marynarza z Centrobałtu przelała się ciepła fala, wywołana miłością i szacunkiem do piszącego i dumą z floty, która została tak wysoko oceniona przez Lenina.

*

Ale okręty mają zdemontowane mechanizmy. Nieżyczliwy mechanik flagowy ociągając się ustalił w obecności dowodzącego, termin gotowości na 2 doby.

— A jeśli trzeba wcześniej? — zapytał Centrobałtyjczyk.

— Przy wytężonej pracy można zaoszczędzić 3—4 godziny lecz w żadnym wypadku nie więcej. Są granice możliwości, które ustala technika, towarzyszu!

— Taka to sprawa! — z zamyśleniem powiedział członek Centrobałtu. Tudno! Proszę jednak przyjąć rozkaz o natychmiastowym przygotowaniu do pochodu... Nie ośmielam się dłużej zatrzymywać...

— „Miękkie błocko!" — pomyślał gdy wyszli. Potarł dłoń drugą ręką i wezwał dzwonkiem sekretarza:

— Teraz, przyjacielu, sprowadź mi jak najszybciej wszystkich mechaników i starszych maszynistów z kontrtorpedowców. Chcę przeprowadzić prawdziwą rozmowę z ludźmi i „po ludzku".

*

— Czyżbyście nie potrafili? Ja wiem, że ciężko, sam jestem maszynistą. Wiem, że to prawie niemożliwe. Przez jedną noc. Ale wybiła godzina... jedyna godzina, niepowtarzająca się, gdy trzeba dokonać niemożliwego... Cóż?

Cisza. Naprężone, wzburzone oddechy. Bardzo poważne — prawie smutne twarze. Ktoś w kącie ze wzruszenia nie oddycha a głośno sapie. Tyle twarzy i każda inna. Starzy maszyniści z obwisłymi wąsami. Zielona młodzież, szczególnie oficerowie. Owoc przyspieszonych promocji szkół i kursów inżynierów-mechaników. Ci, którzy przyszli do marynarzy z niezepsutym sercem i jasnym sumieniem. Pospolitacy i dzieci pospolitaków, wszechrosyjskiego plebsu urzędniczego.

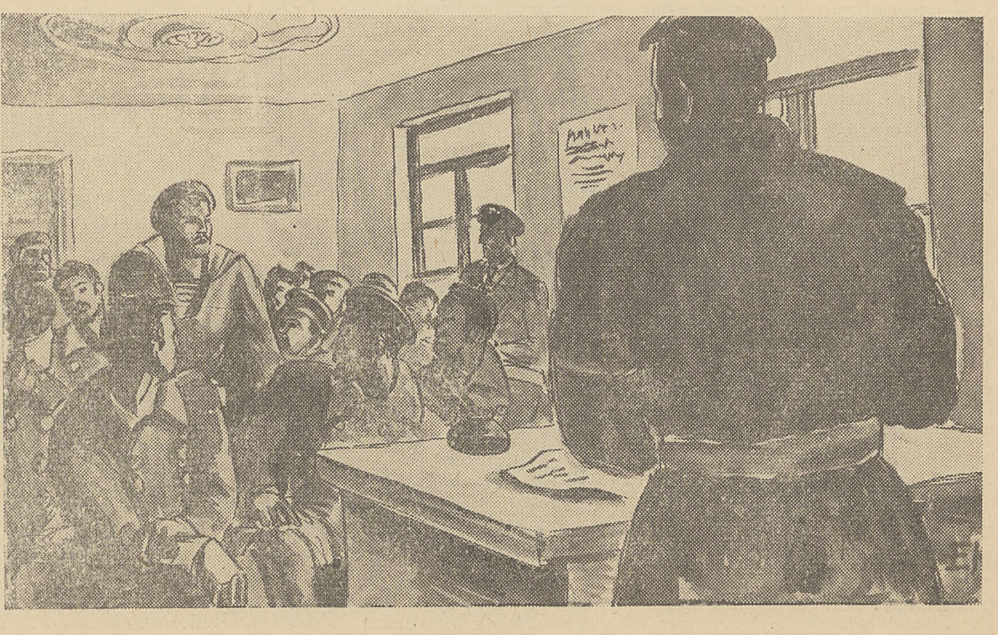
Co oni odpowiedzą?

— Więc jakże? — powtórzył członek Centrobałtu i głos jego odrobinę załamał się.

W dalszym ciągu cisza. Lecz w tem budzi się lekki szept. Nie spiesząc — podnosi się z krzesła człowiek, niby powoli wyrastający z ziemi trzon drzewa. Pod granatową bluzą szerokie, rozwinięte plecy, wypukła, silna pierś. Podstrzyżone wąsiki nad rumianymi, pewnymi ustami. Takie usta potrafią w jednej chwili rzucić dotkliwy, uszczypliwy, zbijający przeciwnika żart. Głos w miarę głośny, lecz wyczuwa się w nim ukrytą, niezłomną siłę:

— Za nasz okręt ręczę, towarzyszu członku Centrobałtu. Prosimy zakomunikować towarzyszowi Leninowi, że go nie zawiedziemy.

...Nie śpiesząc — podnosi się z krzesła człowiek...



I jakby przerwało groblę. Huk głosów, zgiełk, zryw, ruch. Ruch gwałtowny, tak jakby miotnęła się po gabinecie z kąta w kąt błyskawica i oświetliła wszystko oślepiającym, radosnym rzeźkim blaskiem.

— Zrobimy!

— Okręt będzie gotów do boju!

— Kto my: baby czy bałtyjczycy?!

— Możecie nam zaufać, towarzyszu z Centrobałtu.

I czyjś odosobniony, zachwycony, koguci wykrzyk:

— Na „Piter" przecież, braciszkowie! To raz w życiu zdarza się! Czyżbyśmy nie podolali?!

Znowu cisza. Do stołu sprawnie podchodzi miczman, mechanik z okrętu „Wojskowoj". Jego rytmiczny, regulaminowy krok zmusza wszystkich do wyprostowania się po wojskowemu, jak w uroczystą chwilę na pokładzie, gdy szeleszcząc, wznosi się ku niebu bandera okrętowa. Oczy miczmana błyszczą wilgotnie, ni to od zapału młodzieńczego, ni to od cisnących się łez wzburzenia. Lecz głos jest równy:

— Towarzyszu członku Centrobałtu! W imieniu wszystkich mechaników i załóg maszynowych zapewniamy, że rozkaz będzie wykonany w terminie!

Ponowna ciepła fala przeszła przez serce członka Centrobałtu. Wyciągnął rękę przez stół i ścisnął wąską dłoń miczmana:

— Dziękuję, bałtyjczycy! Do pracy! Zwłoka to śmierć!

*

W porcie wilgotna, lepka, przenikliwa, żółta mgła. Syczy para. Gdzieś przy wyjściu na redę, żałośnie porykuje syrena jakiegoś okrętu, proszącego o zezwolenie na wejście.

Przy molo — długie, wąskie, stalowe wrzeciona kontrtorpedowców. Kadłuby okrętów drgają ledwo dostrzegalnie od pracy przegrzewanych maszyn. Na drzewcach nie łopocą już dawne „andrzejowe" bandery. Odsłużyły one swój czas i już więcej nie podniosą się nad pokładami. Na ich miejscu — czerwone, szczególnie jaskrawe we mgle płachty z napisem „Za władzę radom".

Na molo ustawiona orkiestra. Mętnie połyskuje mosiądz instrumentów. Kapelmistrz niespokojnie wpatruje się we mgłę. Oto podniósł pałeczkę. I w wilgotne powietrze wdarły się dźwięczne tony mosiądzu: „Marsylianka"!

Dźwięczy błyskotliwa melodia rewolucji, która prędko jednak ustąpi miejsca gniewnemu hymnowi proletariuszy, budujących własny świat.

Trzy figury wynurzają się z mgły. Dźwięczy komenda. Przekłuwają powietrze stające dęba bagnety.

Do kontrtorpedowców podchodzą: dowódca floty, członek Centrobałtu i mechanik flagowy. Wiceadmirał patrzy na okręty z takim wyrazem twarzy, jakby je widział po raz pierwszy. Potem odwraca się do członka Centrobałtu i mówi zmęczonym, niezdecydowanym głosem:

— Ależ to coś cudownego! Gdybym nie widział na własne oczy nikomu bym nie uwierzył!

Staremu marynarzowi i rewolucjoniście robi się na chwilę żal tego zagubionego, zdezorientowanego człowieka, zakręconego jakby niebywałym wirem.

— Tak, towarzyszu dowodzący! Cud! Cud narodzin nowego świata i nowego człowieka. Jeśli będziemy żyli, jeszcze nie takie cuda zobaczymy...

Obraca się do dowódcy dywizjonu i już innym, rozkazującym głosem mówi:

— Towarzyszu dowódco dywizjonu — odcumowywać!

Jest godzina 8 zimowego poranka 1917 roku... Kontrtorpedowce kolejno wyślizgują się z portu. W zwinnym szyku torowym kładą się na piotrogrodzki kurs... Wstaje nowy świat.

BORYS ŁAWRENIEW

(przekład Brunona Dzimicza)
ilustrował E. Karłowski



„VORWÄRTS"

W jednym z nowych ośrodków niemieckiego budownictwa okrętowego na terenie Niemieckiej Republiki Demokratycznej, w starym mieście portowym Stralsundzie, odbyło się onegdaj ważne wydarzenie. Pierwszy statek handlowy Republiki, 1 350-tonowy frachtowiec „Vorwärts", został oddany swemu przeznaczeniu przez ministra spraw zagranicznych. Tym samym po raz pierwszy ukazuje się bandera Niemieckiej Republiki Demokratycznej w międzynarodowej żegludze morskiej. Stoczniowcy stralsundzcy wybudowali statek z wraku i w terminie krótszym o przeszło miesiąc od zaplanowanego. W ten sposób niedwuznacznie dowiedli, że są w stanie podołać wysokim wymaganiom Planu Pięcioletniego, które stawiają przed budownictwem okrętowym NRD zadanie stworzenia rdzenia nowej niemieckiej floty handlowej. —

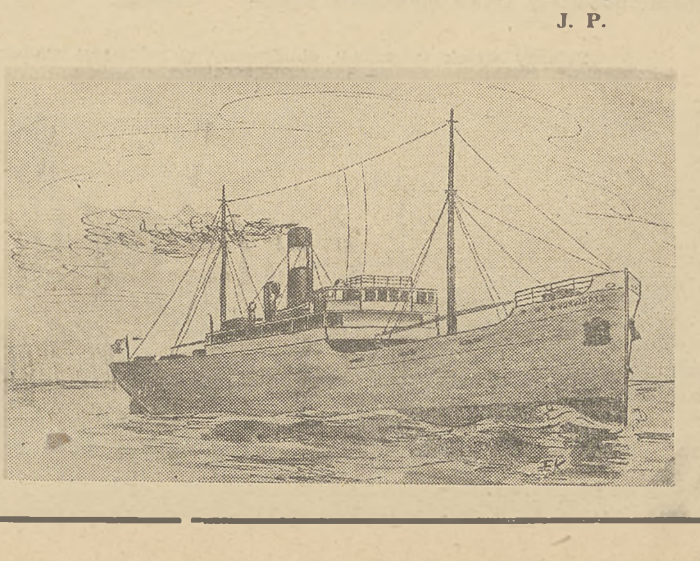
Powyższe słowa, zamieszczone w artykule redakcyjnym pisma „Neues Deutschland" nazajutrz po oddaniu frachtowca „Vorwärts" do służby, charakteryzują w najbardziej ogólnych zarysach wysiłek Niemieckiej Republiki Demokratycznej, podjęty dla rozbudowy jej gospodarki morskiej, w sposób i w rozmiarach niezbędnych dla twórczej, pokojowej rozbudowy potencjału gospodarczego tego kraju, po myśli i w interesie szerokich rzesz społeczeństwa, a bezpośrednio — niemieckich pracowników morza: marynarzy, rybaków, stoczniowców i robotników portowych.

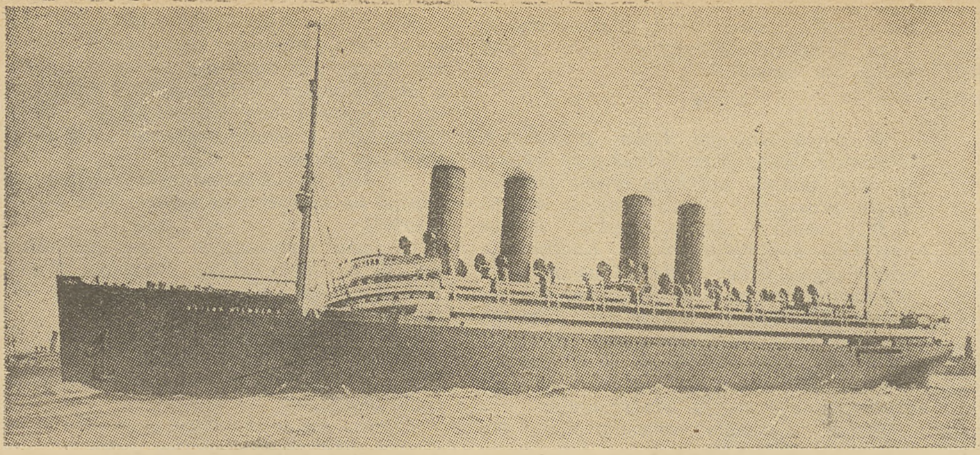
Na słowach tych nie można jednak poprzestać, jeśli chodzi o scharakteryzowanie samego statku, w którego nazwie „Vorwärts" — co znaczy „Naprzód" — zamknięto całą treść życia i pracy postępowej ludzkości. Bowiem statek ten, który czynem i wolą stralsundzkich ludzi pracy odrodził się z wraku, nie jest zwykłym frachtowcem, jakich setki przemierzają morza globu ziemskiego. „Vorwärts" spełniać będzie obok swej normalnej, usługowej funkcji, także i rolę pierwszego statku szkolnego niemieckiej floty handlowej i jako taki jest zarówno dosłownie, jak i w przenośni zaczątkiem tej nowej floty. Na jego pokładzie szkolić się bowiem będą kadry floty handlowej Niemiec Demokratycznych i dlatego udział „Vorwärtsa" i wkład w powstawanie tej floty będzie szczególnie wielki.

Pomimo, że odbudowany z całkowicie wypalonego wraku, nowy statek szkolny floty handlowej NRD jest jednostką tak gruntownie przekonstruowaną i zmodernizowaną, że trudno jej nie uważać za nową. Zarówno techniczne wyposażenie i wszelkie przyrządy nawigacyjne, jak również urządzenia ładunkowe, maszynownie oraz pomieszczenia załogi nie pozostawiają pod względem celowości, bezpieczeństwa, estetyki i higieny nic do życzenia, stanowiąc wzór nowoczesnego wyposażenia i urządzenia statku.

W pierwszy swój dalekomorski rejs „Vorwärts" wyszedł do portu leningradzkiego, przekazując mieszkańcom tego miasta gorące pozdrowienia od setek tysięcy przyjaciół Związku Radzieckiego, zgrupowanych w Towarzystwie Przyjaźni Niemiecko-Radzieckiej.

J. P.





Dwuśrubowy statek pasażerski z roku 1902. Tonaż — 19360 BRT; szybkość — 23 węzły

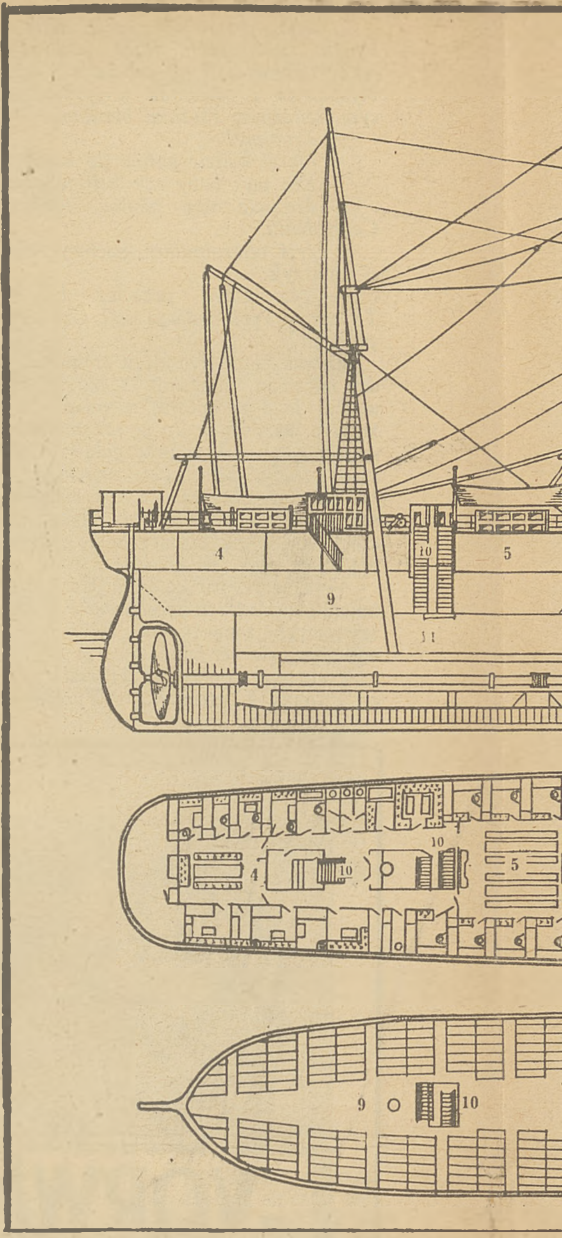
HISTORIA ŻEGLUGI

Koło roku 1850 rozpoczyna się okres szybkiego wypierania drewnianego statku żaglowego przez stalowy parowiec. Czytelnicy „Młodego Żeglarza" zapoznali się już z rozwojem pierwotnego parowca w pierwszej połowie XIX wieku (nr. 7-8), znają też typ żaglowca z okresu jego szczytowego rozwoju, będącego zarazem okresem jego zanikania (nr. 9). Z kolei umieszczone obok plany i zdjęcia pozwolą nam zorientować się w typach statków, poprzedzających bezpośrednio współczesne jednostki morskie.

Górny rysunek przedstawia transatlantycki statek pasażersko - towarowy z 1863 roku. Kształty kadłuba nie odbiegają od współczesnych mu żaglowców, natomiast dziwacznie wygląda szczątkowe ożaglowanie na niskich, rzadko rozmieszczonych masztach. Jeszcze nie nabrano wówczas pełnego zaufania do maszyny parowej i na wszelki wypadek statek niósł żagle. Pokład jest gładki, prawie zupełnie pozbawiony nadbudówek. Środkową część wnętrza zajmuje kotłownia, maszynownia i węglownia. Pozostałe wnętrza podzielone są pokładami na 4 poziomy tzw. międzypokłady. 2 najniższe — przeznaczone na ładunek, 2 wyższe na pomieszczenie pasażerów. Na najwyższym międzypokładzie, na rufie widać kabiny dla 24 pasażerów I i II klasy. Obok znajdują się mieszkania oficerów. Dziobową część górnego międzypokładu zajmuje załoga. W części pozostałej i na całym międzypokładzie dolnym umieszczono 1138 piętrowych pryczy dla pasażerów III kl. tj. biedoty emigracyjnej. Z rysunku widać, że między łóżkami pozostały tylko niewielkie przejścia. O osobnej jadalni dla emigrantów nikt wówczas nie słyszał. Każdy żywił się na swoją rękę z zabranych na drogę zapasów. Podróż przez Atlantyk w tych warunkach nie należała do przyjemności.

Na niższym rysunku widzimy typowy transatlantyk pasażerski z przed przeszło 50 lat (z r. 1897). W stosunku do poprzedniego zaznaczają się wyraźne zmiany. W celu rozwinięcia większej szybkości posiada on 2 śruby a w związku z tym aż 8 kotłów, dostarczających pary do 2 potężnych maszyn o łącznej mocy 28 000 KM. Charakterystyczną cechą statków pasażerskich tego okresu była duża ilość wysokich kominów. Rozpatrywany przez nas statek ma ich 4, po jednym na każdą parę kotłów. Znikły już reje z masztów, pojawiła się długa nadbudówka. Zaopatrzono statek w dużą ilość łodzi ratunkowych. Z przekroju wzdłużnego można się zorientować, jak zostało rozplanowane wnętrze. Widzimy więc, że zmniejszyła się ilość miejsc dla emigrantów, ustępując pomieszczeniom pasażerskim I klasy (śródokręcie) i II klasy (rufa). Ładownie na towar były nieduże. Wygląd zewnętrzny podobnego statku pokazuje nam fotografia. Na drugiej fotografii widzimy typowy parowiec towarowy z drugiej połowy XIX wieku. Charakteryzuje go również wysoki i cienki komin, prosty dziób, łyżkowata rufa, skromna nadbudówka śródokręcia. Na zdjęciu widać za nim żaglowce, które jeszcze usiłowały z nim konkurować, póki nie ustąpiły z placu boju.

Zwycięski parowiec nie ostał się długo w takiej formie jak na załączonych zdjęciach i planach. Jakże odmiennie wyglądają bowiem współczesne statki XX wieku, motorowce lub parowce opalane ropą o pięknych kształtach i niskich, szerokich kominach. Ale o nich — w następnym numerze.

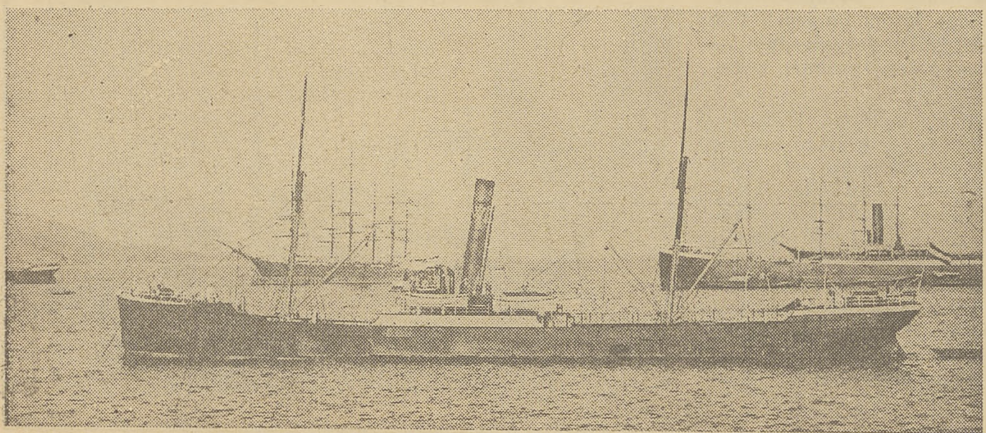


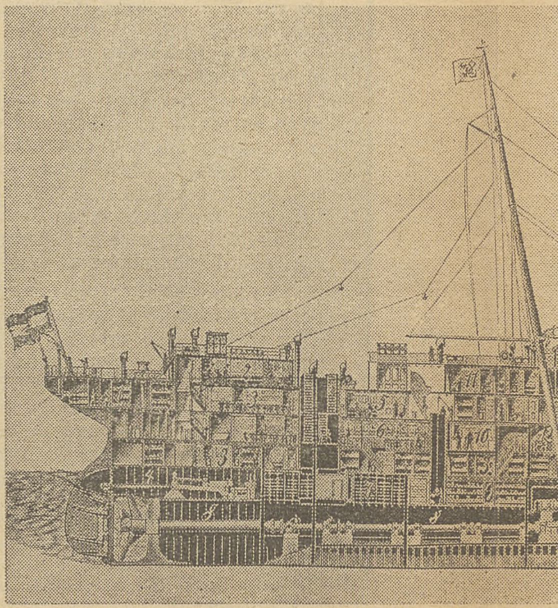
Statek pasażersko-towarowy z roku 1863

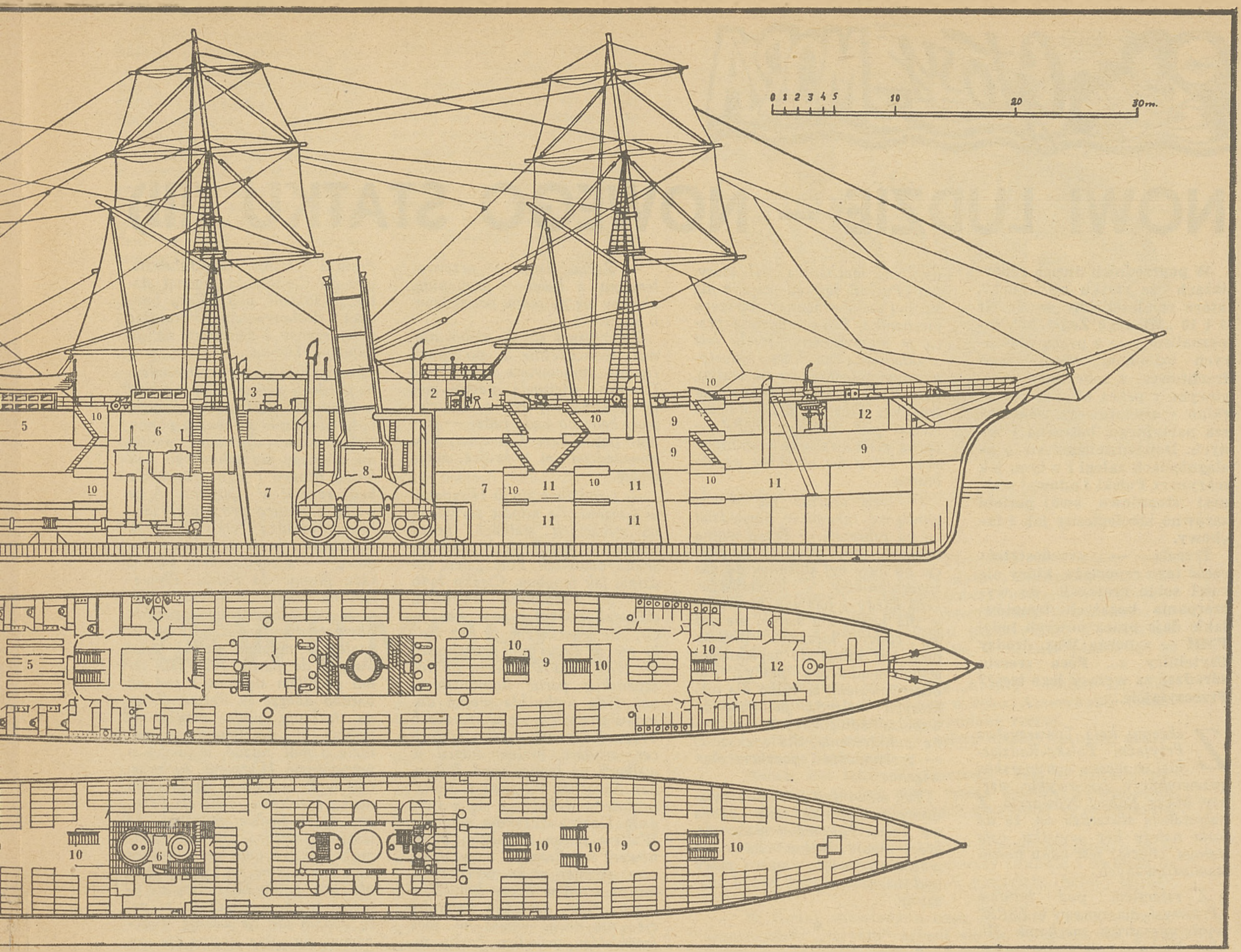
OBJAŚNIENIA:

1. Sterownia
2. Kabina nawigacyjna
3. Kuchnia
4. Kabiny oficerów
5. Salon i kabiny pasażerskie I i II klasy
6. Maszynownia
7. Węglownia
8. Kotłownia
9. Pomieszczenia dla emigrantów (pasażerów III kl.
10. Luki zejściowe i ładunkowe
11. Ładownie
12. Pomieszczenia załogi

Żelazny statek towarowy, zbudowany w roku 1879. Tonaż: 1900 BRT, 1200 NRT.



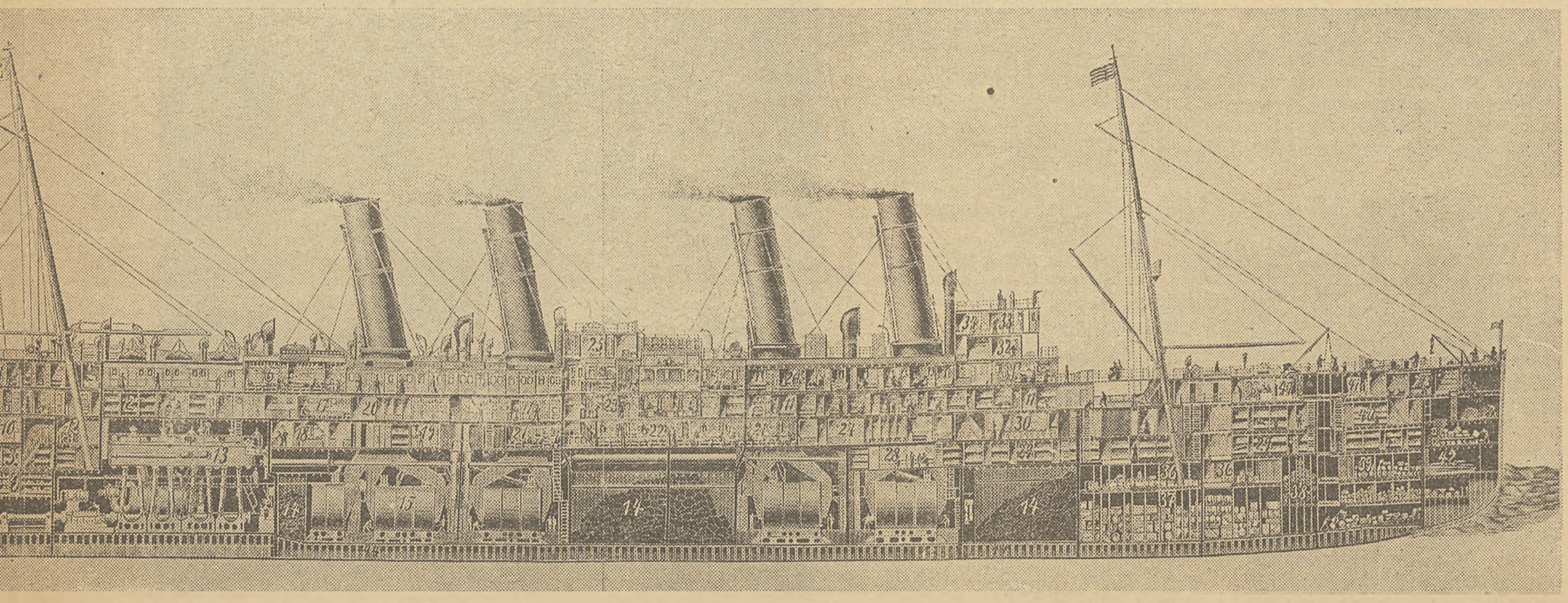




Statek pasażerski z roku 1897

OBJAŚNIENIA:

1. Pomieszczenie załogi hotelowej
2. Palarnia II klasy
3. Salon i kabiny II klasy
4. Maszyna sterowa
5. Salon damski II klasy
6. Jadalnia II klasy
7. Pomieszczenie na bagaż
8. Tunel wałowy
9. Żywność
10. Kredens III klasy
11. Kabiny II klasy
12. Pomieszczenia załogi maszynowej
13. Maszynownia
14. Węglownia
15. Kotłownia
16. Palarnia I klasy
17. Messa oficerska
18. Kuchnia I klasy
19. Kredens I klasy
20. Toalety
21. Mała jadalnia I klasy
22. Główna sala jadalna I klasy
23. Holl oraz kabiny I klasy
24. Klub
25. Pomieszczenia oficerów
26. Kabiny państwowe
27. Łazienki i toalety
28. Pomieszczenia załogi hotelowej
29. Pomieszczenia emigranckie (III klasa)
30. Jadalnia dla dzieci
31. Czytelnia I klasy
32. Apartamenty kapitana
33. Sterownia
34. Kabina nawigacyjna
35. Kuchnia ogólna
36. Pomieszczenia na bagaż
37. Ładownia
38. Komora łańcuchowa
39. Żywność
40. Pomieszczenia załogi pokładowej
41. Kabestan kotwiczny
42. Magazyn
43. Warsztat ciesielski
44. Dno podwójne





NOWI LUDZIE — NOWEGO STATKU (III)

W poprzednich dwóch reportażach ze statku s/s „Puck", które zamieściliśmy w Nr Nr 9 i 10 „Młodego Żeglarza", zapoznaliśmy się z pracą niektórych członków załogi tego frachtowca, z zebraniem załogowym, z pracą oficera kulturalno - oświatowego, sekretarza partyjnego, bosmana i innych. Dowiedzieliśmy się o osiągnięciach załogi i o tym, jak marynarz Polski Ludowej podnosi stopniowo swój poziom zarówno ideologiczny jak i fachowy.

Trzecia — przedostatnia część tego reportażu, który nie rości sobie pretensji do wyczerpania bogatych tematów, jakie daje praca nowych ludzi PMH — zapozna Was, drodzy Czytelnicy z... Poco zresztą zdradzać za wczasu jego treść? Przeczytajcie...

Zebraniu koła Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej w messie marynarskiej przewodniczy, jak zwykle, starszy oficer Robert Noworyta. Z satysfakcją stwierdza on, że do koła należy bez wyjątku cała załoga, chociaż jest kilku nowozamustrowanych.

Z referatem pod tytułem „Przemysł maszynowy w ZSRR" występuje drugi mechanik Michał Michalak, stary marynarz, który podobnie jak i znakomity szef kuchni na „Pucku" Czesław Jaroszewski, za dwa lata skończy ćwierćwiecze swego pływania. Jest on w pracy niezwykle skrupulatny, toteż nic dziwnego, że przy doskonałej załodze maszynowej, którą stanowią: starszy mechanik Żongołowicz (a ostatnio w zastępstwie Komocki), trzeci mechanik Górski, asystent Kuchta i praktykant Pęczkowicz — dział ten ma najlepsze osiągnięcia we flocie.

Po referacie pada ze strony słuchaczy kilka pytań na poruszone tematy, przy czym odpowiedź dają inni marynarze. Trzeci mechanik Górski występuje z uzupełnieniem referatu, podkreślając znaczenie rozwoju przemysłu maszynowego w Kraju Rad dla ogólno-światowego pokoju.

Mieczysław Górski jest przykładem nowego typu marynarza. Pochodzi ze wsi Rozwadów, w czasie wojny w 1939 roku brał udział w obronie Portu Handlowego, będąc jako uczeń Szkoły Morskiej w kompanii ochotniczej. Z chwilą wyzwolenia Wybrzeża wstąpił ochotniczo do przybyłego z Lublina Morskiego Batalionu Zapasowego, zalążka późniejszej Marynarki Wojennej. W 1945 roku wstąpił ponownie do Państwowej Szkoły Morskiej, praktykował na kilku statkach, wreszcie przed dwoma laty ukończył wydział mechaniczny tejże szkoły. Po egzaminie praktycznym otrzymał dyplom mechanika III klasy. Na „Pucku" jest od maja, a już zdobył sobie szacunek starszego mechanika. Poza sumienną pracą w maszynowni, Górski jest wykładowcą na kursie ideologicznym i fachowym na statku, ponadto uczy kilka kolegów matematyki. Obecnie przygotowuje referat pod tytułem „PZPR — partia marksistowsko - leninowska", który ma wygłosić na zebraniu.

— Dziś pracuje się więcej głową niż rękami — powiedział mi na zebraniu. — Przed wojną mieliśmy inny stosunek do pracy, bo inny był stosunek do nas zwierzchników - kapitalistów. Dziś każdy z nas wie, że pracuje dla kraju, dla siebie, nie zaś dla cudzej kieszeni... Weźmy podejście załogi do zagadnienia współzawodnictwa pracy... Zaobserwowałem, że tylko dla niektórych kolegów podnietą do współzawodnictwa jest codzienne punktowanie, dla większości — zrozumienie i poczucie obowiązku.

Tak mówi dziś marynarz świadomy swojej roli, jaką spełnia we flocie. Tak mówi marynarz, który swoje wolne chwile po wachcie poświęca nauce i pracy nad usprawnieniem swojej maszyny.

*

Stałem wpatrzony w gazetkę ścienną, wiszącą w świetlicy, z nerwem artystycznym wyrysowana przez również zdolnego nawigatora jak rysownika, drugiego oficera Józefa Kubickiego (obecnie, gdy piszę te słowa, już awansował do stopnia starszego oficera), gdy za moimi plecami ktoś, kto wszedł przed chwilą do świetlicy, nastawił radio. Odwróciłem się i w tejże chwili skrzyżowały się ze sobą dwa wrażenia, jakich doznałem: wizualne i słuchowe. Ujrzałem siedzącego w fotelu umorusanego palacza, (którego znałem dotąd z widzenia) i jednocześnie usłyszałem płynące z głośnika słowa w języku hiszpańskim:

— Radio Espania Independiente!

Aha, pomyślałem sobie, więc to jest ten Hiszpan...

— Znacie tę stację? — spytał mnie, widząc moje nieukrywane zresztą zaciekawienie.

— Znam. To jest stacja Walczącej Hiszpanii — odpowiedziałem. — Ale niestety mało co z tego rozumiem...

— ...Oni nadają codziennie co godzinę od wpół do szóstej aż do późnego wieczora, — ciągnął dalej palacz, jakoby nie zwracając uwagi na moją odpowiedź. — Narazie to jest tajna radiostacja, ale niedługo Franco dostanie za swoje i stacja przestanie być tajna. Oj, dostanie on, dostanie... Czy wiecie, że mamy w Hiszpanii i w górach trzysta tysięcy partyzantów?

— Zaraz, zaraz — przerwałem mu z kolei — proponuję, abyśmy się najpierw przedstawili sobie.

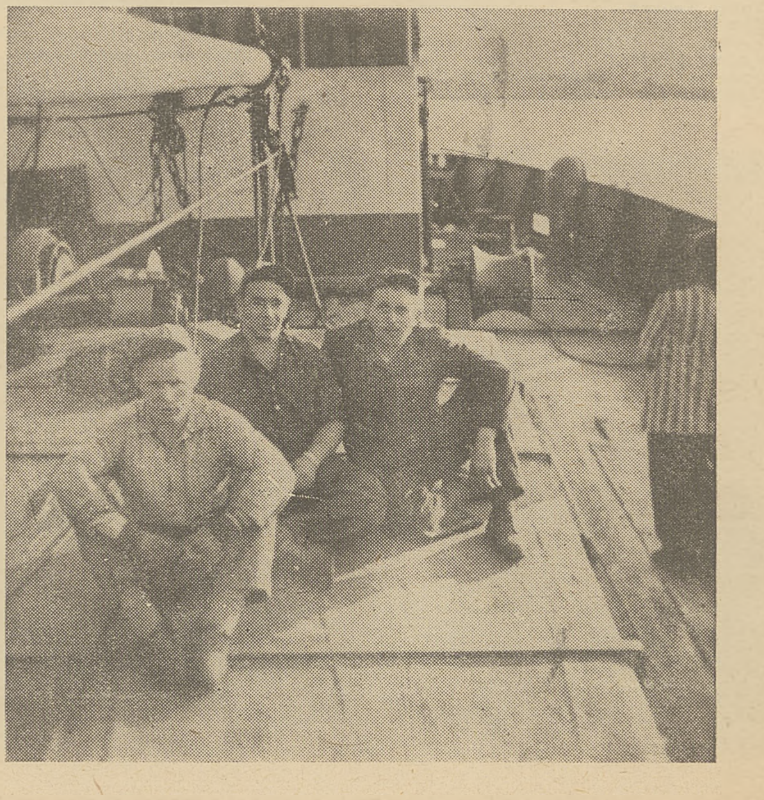
Zbliżyliśmy się do siebie niemal jednocześnie i po chwili ciemna, spracowana dłoń Józefa Cameana uścisnęła mocno moją. Dokonawszy tej — ośmielającej bądź co bądź ludzi — formy, poprosiłem Cameana, aby opowiedział mi pokrótce swoje dzieje.

— Urodziłem się w Hiszpanii, w Corunii. Za młodu pływałem na rybackich statkach, przed wojną na handlowych statkach skandynawskich. Pomagałem rodzinie jak mogłem. Ciężko było żyć w warunkach wyzysku, człowiek marzył o lepszym bycie. Ale wiedziałem, że bez walki nic w życiu nie przychodzi. W 1928 roku wstąpiłem do hiszpańskiej partii komunistycznej. Gdy wybuchła wojna domowa znalazłem się w szeregach Trzeciej Dywizji i jako podoficer artylerii brałem udział w walkach na froncie pod Bilbao, San Sebastian i Asturias. Kilkakrotnie spotykaliśmy się z Brygadą Dąbrowszczaków generała Waltera. Potem zostaliśmy internowani we Francji, a w jakiś czas później znów wyruszyliśmy na front w Segry koło Walencji. Gdy nastąpiła kapitulacja, nie chcąc wpaść w ręce frankistów, uciekłem barką rybacką do Casablanki. Tam przebywałem jakiś czas aż do roku 1940. W Europie bili się żołnierze z przemocą hitlerowską, Francja właśnie skapitulowała, gdy do Casablanki zawinął statek „Kromań" pod polską banderą. Postanowiłem skorzystać z tej szansy i zgłosiłem się do kapitana Dybka...

I odtąd całą wojnę przebywałem na polskich statkach, biorąc udział w różnych operacjach morskich. Gdy skończyła się wojna pomyślałem sobie: dla mnie wojna nie skończy się tak długo, jak długo Franco i jego przyjaciele będą rządzić w Hiszpanii. A że walkę z Franco prócz partyzantów prowadzą tylko Związek Radziecki i kraje demokracji ludowej — zdecydowałem się od razu płynąć do Polski. Pływałem na statku „Katowice", starając się jednocześnie o polskie obywatelstwo, wreszcie je otrzymałem i mogłem dzięki temu wstąpić do partii. Trzy lata temu ożeniłem się tutaj i jest mi bardzo dobrze w Polsce. Załoga traktuje mnie przyjaźnie, dobrze mi się pracuje, a jeśli idzie o mój udział w walce o wyzwolenie Hiszpanii, to przecież w Polsce toczy się ta sama walka z reżimem generała Franco. A jak będzie potrzeba, to wszyscy wiedzą, że na mnie można liczyć jako na żołnierza regularnej armii na lądzie... No, ale rozgadałem się, muszę się umyć i trochę pospać, bo za parę godzin idę na wachtę. Porozmawiamy sobie jeszcze nie raz. Dobranoc.

W czasie naszego postoju w Rotterdamie miałem sposobność przyjrzeć się Cameanowi w wal-

Członkowie załogi pokładowej s/s „Puck": od lewej — starszy marynarz Pomieczyński, starszy marynarz Głowacki oraz młodszy marynarz Zbytniewski, pełniący zaszczytną funkcję delegata załogowego na „Pucku".



ce. Tak, w walce. A to tak było:

W pewne południe, gdy robotnicy portowi skończyli pracę i opuścili statek, wszedł po trapie jakiś młody Holender, który — posługując się językiem angielskim — spytał stojących na pokładzie polskich marynarzy, czy nie mają czegoś do sprzedania. A otrzymawszy przeczącą odpowiedź, wcale nie kwapił się do odejścia, przeciwnie usiłował wystąpić z „wykładem" na temat „raju" zachodnioeuropejskiego i amerykańskiego.

Nasi marynarze wysłuchali spokojnie intruza. Co niektórzy usiłowali zaprzeczyć mówcy, choćby wspominając jakby od niechcenia o istnieniu stu tysięcy bezrobotnych wśród liczącej dziewięć i pół miliona ludności Holandii, i o całkowitej zależności gospodarczej krajów zachodnio- i północno-europejskich od kapitału anglo-amerykańskiego.

Camean, który z niecierpliwością i z nieukrywanym wstrętem przysłuchiwał się wywodom przybysza, zaklął siarczyście w kilku językach z hiszpańskim na czele i wyprosił dżentelmena, dając mu wyraźnie do zrozumienia, że nie ma on nic do roboty na naszym statku i że swoje posłannictwo spełniać może gdzie indziej.

Opuszczając niegościnne burty polskiego statku, dżentelmen schylił się po jeden z leżących wzdłuż nabrzeża zadrukowanych skrawków papieru. Spojrzał na tekst, ścisnął papier w dłoni i rzucił go na ziemię. Kierując się ku wyjściu, z portu przyśpieszał kroku. Gdy zniknął nam z oczu, zaciekawiony podniosłem rzuconą przez niego przed chwilą kartkę.

Była to ulotka związku holenderskich robotników portowych, nawołująca do solidarności ze strajkującymi dokerami belgijskimi i niedopuszczenia do wyładowywania w holenderskich portach ładunków, przeznaczonych dla Belgii.

JÓZEF BALCERAK

LENINGRADZKI REJS „ZEWU MORZA"

Skończył się nareszcie okres oczekiwania. 21 września załatwiamy ostatnie formalności przed wyjściem w rejs. Tyle już razy odbijaliśmy z tego samego miejsca. Nikt nas specjalnie nie żegna. Te same twarze celników, kilku starych przyjaciół „Zewu Morza", rodziny załogi. Ostatnie uściski dłoni, polecenia. Wszystko przy basowym pomruku gotowego do drogi motoru. Wciągamy na pokład cumy i wolno na rufowym szpringu odprowadzamy dziób od nabrzeża. „Stop motor". „Puścić rufę". „Naprzód wolno". Odejście bez emocji — tylokrotnie już w tym roku powtarzane.

Jednak podświadomie czujemy, że będzie to inny rejs niż dotychczasowe. Odwiedzimy Leningrad, poznamy radzieckich ludzi, zobaczymy kawałek ZSRR. Poza tym jesień: Bałtyk bywa jesienią nieraz bardzo „wesoły". A tu jeszcze wcisnąć się trzeba w sam koniec Zatoki Fińskiej a potem wydostać się z niej pomimo zachodnich szalejących zazwyczaj w tym czasie sztormów. Dotychczas „Zew Morza" zgrabnie wymigiwał się sztormom, czujemy jednak że tym razem nie obejdzie się bez poważniejszego kołysania.

Narazie nie zapowiada się źle. Lekki wiatr z SE. Stosunkowo ciepło. W ogóle „symfonia" jak stwierdził któryś z uczestników rejsu. Jedna po drugiej wjeżdżają na maszty białe płachty żagli i wypełniają się wiatrem. Statek pochyla się; pod motorem oraz pod żaglami posuwamy się w kierunku Helu. Zasnuty dymami hałasuje za rufą port gdyński. Owiewa nas na pożegnanie prawdziwie „morski" aromat fabryki mączki rybnej.

Za Helem wiatr trochę stężał i przeszedł na południe. „Motor stop". Milknie głuszące wszystko mruczenie motoru. W nagle powstałej ciszy wyraźnie słychać głosy pracujących na pokładzie ludzi, miarowy plusk opływającej burty wody, oraz dyskretny szum przecinającego powietrze takielunku. „Duży jacht przed nami" — śpiewa „oko". Na horyzoncie bieleją żagle „Młodej Gwardii" udającej się z wizytą do portów Demokratycznej Republiki Niemieckiej. Podchodzimy bliżej i w czasie kiedy oba żaglowce idą zbliżonymi kursami, mijając się wolno — młodzież zawzięcie sygnalizuje. Życzymy sobie wzajemnie wielu przyjemnych rzeczy. Pozdrawiamy tamtego i owego. Po godzinie „Młoda Gwardia" pozostaje daleko za rufą.

Tymczasem wiatr kaprysi, przechodząc powoli na West. Jakiś czas idziemy pod motorem, potem od północy — pod żaglami. O godzinie 08.00 rano wiatr zdycha kompletnie — zrzucamy żagle i idziemy dalej pod motorem. Przez cały dzień żagle w górę to znów w dół. Trochę pod motorem, to znów pod żaglami posuwamy się w stronę wschodnich wybrzeży Gotlandu.

Korzystając z ukazującego się po południu słońca wyciągamy z szuflady sekstant i robimy obserwacje. O zmroku dostrzegamy światła kutrów rybackich, łowiących łososia wzdłuż wschodnich wybrzeży Gotlandu. Tegoż wieczoru o godzinie 21.47 mijamy latarnię Östergarn. Log wskazuje 171,2 Mm. W nocy idziemy pod żaglami. Słabe podmuchy z przelotnymi deszczami posuwają nas skokami naprzód. O szybkości statku świadczy wzmożona fosforescencja i charakterystyczny syk uciekającej w tył piany.

Aby nam się nie nudziło Szwedzi urządzają iluminację — oświetlając morze potężnym reflektorem. Kiedy natrafili na nas, długo oświetlali maszty i żagle naszego szkunera. Oczywiście okazja do kawału: „Chło-



Z PAMIĘTNIKA RADZIECKIEGO MARYNARZA

JANKESI WE WŁOSZECH (II)

Wychodzimy do miasta. Pierwsza rzecz, która rzuca nam się w oczy — to słynny amerykański „kiosk papierosowy". Na rogu jednej z ulic stoi w półwojennym uniformie młody Amerykanin. W ręku trzyma skrzyneczkę z amerykańskimi papierosami. To właśnie jest ten słynny „kiosk" i tu się wymienia papierosy na różne rzeczy.

Podchodzimy bliżej. Do „kiosku" zbliża się jakiś starszy jegomość z tłomokiem w ręku. Amerykanin fachowo ogląda przyniesione na wymianę rzeczy.

— Dziesięć paczek — mówi nieprzyjemnym, ochrypłym głosem spekulant.

Włoch jest lękliwie oburzony. Jak to dziesięć paczek? Przecież to jest stary cenny gobelin! Proszę spojrzeć... w normalnych warunkach kosztował on co najmniej trzydzieści razy więcej...

W ten sposób amerykańscy spekulanci zbijają ogromne majątki. Za groszowe papierosy skupują i wywożą do Ameryki drogocenne rzeczy — kryształy, brązy, obrazy, dywany.

W Genui opowiadano nam, że jakiś przedsiębiorczy amerykański „turysta" zgłosił się do miejscowych władz z propozycją zamiany na papierosy... jednej z rzeźb ozdabiających główny plac miasta i był bardzo zdziwiony i niezadowolony, kiedy odmówiono mu tego.

W Neapolu byliśmy w operze. Grano „Trawiatę". Zachwycaliśmy się wspaniałą orkiestrą i cudownymi melodiami. Na przedstawieniu byli też Amerykanie, ale zachowanie ich było niżej krytyki. Głośne, bezceremonialne rozmowy, spacerowanie w czasie przedstawienia, śmiechy. Jeden z tych „znawców" operowej muzyki, rozłożył się na dwóch krzesłach i najbezczelniej chrapał. Zdawałoby się, że to głupstwa, na które nie trzeba zwracać żadnej uwagi, ale za tymi faktami kryje się głęboka pogarda dla odwiecznej kultury ludzkiej, ludożercza filozofia atomowych podżegaczy, chcących w ten sposób umocnić swoje panowanie nad całym światem.

W ostatnich latach byliśmy we Włoszech kilka razy. Za każdym nowym pobytem w portach włoskich, coraz bardziej rzucało się w oczy wzrastające obniżenie stopy życiowej, coraz większe podporządkowanie się amerykańskiemu imperializmowi. To wszystko zgubne skutki planu Marshalla. Zza oceanu do Włoch, nieprzerwanym potokiem płynie masa towarów. Włoski przemysł, zniszczony wojną, nie jest w stanie wytrzymać konkurencji z produkcją amerykańskich monopoli.

We Włoszech jest jednak siła, która działając aktywnie stara się przeszkodzić amerykańskiemu kapitałowi w ujarzmieniu kraju. To słynna partia komunistyczna na czele której stoi Palmiro Togliatti. Komuniści — robotnicy i inteligenci pracujący aktywnie zespoleni, wszelkimi siłami starają się pokrzyżować plany podżegaczy wojennych, walczą o swoje prawa, o pokój.

W Genui byliśmy świadkami wielkiego wiecu protestacyjnego mas pracujących. Pięćdziesiąt tysięcy ludzi manifestowało przeciwko podżegaczom wojennym. Wystarczyło przeczytać transparenty aby zrozumieć nastrój mas pracujących Włoszech:

„Precz z podżegaczami wojennymi!" „My chcemy pokoju!" „Jankesi — precz z Włoch!"

Jankesi — precz z Włoch! — Oto czego chcą prości ludzie Italii.

M. LESKOW, Sztruman

paka — wstawaj — zorza polarna“ — budzą chłopcy jednego ze swoich kolegów, który miał błogą nadzieję ujrzeć w Leningradzie zorzę polarną.

23. IX. Rano odrywamy się od północnego cypla Gotlandu, kierując statek na Russaro — latarnię przed fińskim portem Hangö — u wejścia do Zatoki Fińskiej. W ciągu dnia przeciwny NE wiatr skręca powoli przez N na NW-N i wieczorem tężeje do 4° Beauforta. Na noc zrzucamy grot. Daleko po prawej burcie zostaje wyspa Dagö. Zbliżamy się do wejścia do Zatoki Fińskiej. Wyłażący od czasu do czasu przez dziury w chmurach księżyc oświetla zimnym światłem sfalowaną powierzchnię morza i rytmicznie kołyszącą się sylwetkę szkunera. Widok piękny, gdyby nie zimno. Statek nie przystosowany do zimowego pływania nie posiada ogrzewania, toteż po skończonej służbie nie oglądaliśmy się na piękne widoki, tylko każdy uciekał do zacisznego wnętrza statku i zagrzebywał się w górę ciepłych koców, aby podtrzymać nadwątlony zimnem animusz.

Jak radzili sobie uczniowie? Dla nich najważniejszą rzeczą na początku rejsu było: „Czy będę chorował — czy nie? A jeśli tak to czy się przyzwyczaję?“. Największą zazdrość budzili ci, na których fala nie robiła żadnego wrażenia. Inni chorowali lecz przyzwyczajali się stopniowo. Mało było takich, których fala zwalała kompletnie z nóg. Jednak każde duże sztormowe kołysanie robiło znaczne spustoszenie wśród uczniów. Wybierali sobie wtedy inne zawody: Mechanicy marzyli o PGR lub o młynach w małych miasteczkach. Jungowie pokładowi, zakochani w morzu, wybierali się gromadą do straży pożarnej — bo tam wody dużo a fali nie ma. Jeden z nich — najsprawniejszy w sygnalizacji świetlnej wybierał się do teatru świecić reflektorami. Chroniczny w takich wypadkach brak apetytu był okazją do organizowania tzw. „obstaw“ tzn. „jadło“ chorującego było konsumowane przez niechorującego.

24. IX. Rano na powrót stawiamy grot. O godzinie 12.00 ujrzeliśmy Russarö a za nią wieże miasto Hangö. Byliśmy już w Zatoce Fińskiej. Zmieniamy koło Hangö kurs na wschód. Wiatr jak na życzenie przechodzi na Nord. Idziemy na żaglach z dobrą szybkością, wzdłuż południowych wybrzeży Finlandii. Mijamy latarniowiec „Helsinki“, potem latarniowiec „Kalbadagrundet“. Rano mamy przed sobą masyw wyspy Hogland, którą obchodzimy od południa, kierując się następnie na północ od mielizn Lavansari. Przy Lavansari zrzucamy żagle, pozostawiając fok i uruchamiamy silnik. Kierujemy się na wysepkę Seskär, od której zaczyna się tor wodny między polami minowymi, prowadzący do Leningradu. Przed wieczorem — idąc z szybkością 7 węzłów — wchodzimy na tor wodny. Za nami pcha się wielki frachtowiec radziecki. O godzinie 20.30 podchodzimy pod latarniowiec „Leningrad“, z którego bierzemy pilota. Prowadzeni przez niego w zupełnej ciemności mijamy Kronsztad i wchodzimy w kanał wybagrowany przez płytki zalew.

Mały, o sympatycznym wyrazie twarzy — pilot co chwila bierze z rąk ucznia ster, przerzuca szprychy koła, wymija wiechy i mruczy słowa uznania pod adresem „Zewu“. Wchodzimy między kamienne wały chroniące kanał, gdzie okrzykujemy się pogranicznikom, że płynie — „Polska szkuna „Zew Morza“. Jakiś bas odpowiada z ciemności z aprobatą — „Nu charaszo — dawaj — dawaj“. Skręcamy w kanał portowy i 26. IX. o godz. 01.50 cumujemy na Newie prawą burtą, obok dużego magazynu drobnicowego.

Ponieważ o pobycie w Leningradzie i o wspaniałym przyjęciu jakiego tam doznaliśmy — pisze obszernie w tymże numerze „Młodego Żeglarza“ — inny uczestnik rejsu — ograniczam się przeto do czysto „morskiej“ strony naszej podróży.

W nocy z 27. na 28. IX niespodziewanie zadęło z siłą 9° Beauforta. W ciągu kilku minut powstała duża fala — zerwało nam cumy dziobowe i zaczęło tłuc o nabrzeże. Obawiając się, że fala może nam nawis rufowy osadzić na nabrzeżu, odrąbaliśmy cumy rufowe i pod motorem uciekliśmy na środek Newy, gdzie rzuciliśmy kotwicę. Ponieważ wiatr dął przeciw prądowi — statek stał w poprzek wiatru przechylony o 20°. Po 15 minutach zjawił się holownik i przeprowadził nas do kanału przy stoczni gdzie przespaliśmy spokojnie resztę nocy. Następnego dnia weszliśmy do basenu wewnętrznego gdzie schowani za szerokim kadłubem „Małygina“ staliśmy już zupełnie spokojnie. Przygoda kosztowała nas zerwanie listwy odbojowej na przestrzeni 8 m.

Przed obiadem zjawił się na pokładzie urzędnik Kapitanatu Portu, przeprosił nas za niedopatrzenie, na skutek którego postawiono „Zew“ w niewłaściwym miejscu, obejrzał wyłamaną listwę i oznajmił, że zostanie ona naprawiona przez miejscową stocznię, na koszt Kapitanatu. Po południu przed burtę „Zewu“ przykułał się ciężarowy „Gazik“, dwóch majstrów obejrzało szkodę, popukali, zmierzyli co trzeba i zabrawszy kawał listwy na wzór — odjechali. Następnego dnia zjawili się znowu i nie upłynęła godzina — jak po uszkodzeniu nie było nawet śladu.

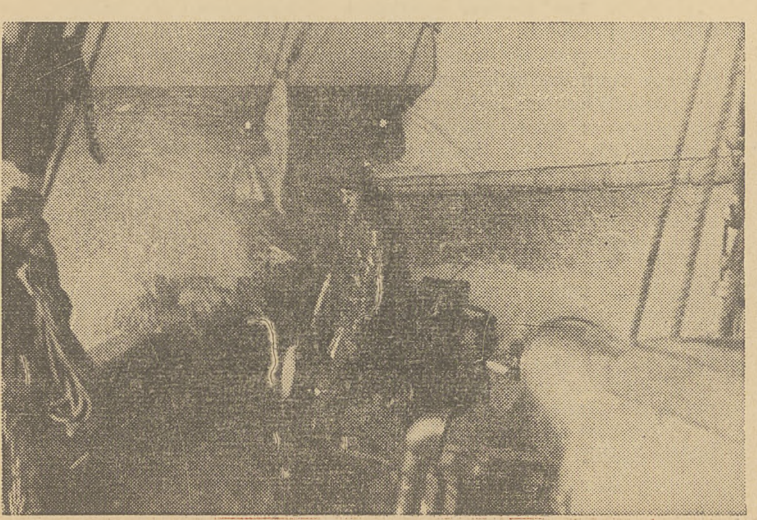
3 października o godz. 13.15 oddaliśmy cumy i ruszyliśmy w drogę powrotną. Po drodze tankujemy ropę. Prowadzeni przez pilota przechodzimy przez zalew. Mijamy Kronsztad, następnie latarniowiec „Leningrad“, gdzie pozostaje pilot. Przy narastającej fali i wzmagającym się wietrze zachodnim za-



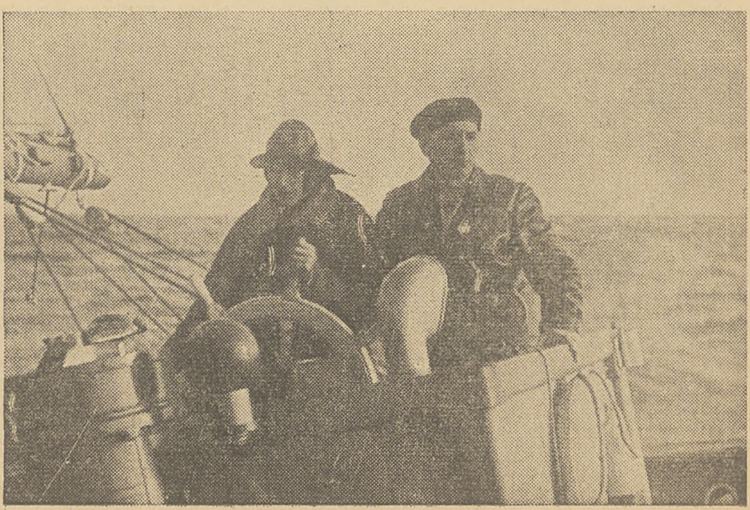
„Zew Morza“ pod pełnymi żaglami

fot. K. Komorowski

Choć słone bryzgi raz po raz zalewają twarz — „oko“ czuwa niezmordowanie, nie tracąc humoru.



Sterowanie nie jest sprawą łatwą — cóż dopiero gdy czynić to trzeba przy solidnym przechyle. fot. W. Sarnecki



czynamy pchać się torem wodnym na zachód. Około północy szkwały dochodzą do 9° Beauforta. Statek dziobem zarywa się w krótką stromą falę. Chwilami stajemy w miejscu. Uciekać nie ma dokąd — trzeba przetrwać. Nad ranem wiatr słabnie — dociągamy do Seskär i zmieniamy kurs w prawo. Wiatr wraca powoli na południe i słabnie. Stawiamy wszystkie dolne żagle, gasimy motor i posuwamy się w kierunku północnego cypla Hoglandu, który osiągamy 4. X. o godz. 16.00. O 23.00 mijamy latarniowiec „Kalbadagrundet". Wiatr zaczyna przechodzić na West. Chcąc jak najprędzej wydostać się z zatoki Fińskiej nie bawimy się w halsowanie tylko zrzucamy żagle i pod motorem pchamy się do latarniowca „Helsinki". Podchodzimy do latarniowca przy rosnącej sile wiatru i spadającym barometrze. Decydujemy się wejść do Helsinek. Skierowujemy statek na północ do latarni Grahara, bierzemy pilota i o godzinie szóstej rano 4. X. cumujemy przy zachodnim nabrzeżu Södra Hamnen.

Pierwszego dnia zwiedzamy miasto. Następnego — wizyta załogi w Poselstwie RP. i zwiedzanie wystawy przemysłu fińskiego. Wieczorem film radziecki „Zdobycie Berlina". W piątek wizyta w Związku Zawodowym Marynarzy Fińskich. Związek ten uporczywie walczy o podniesienie płacy oraz poziomu kulturalnego fińskiego marynarza. Walka ta nie może jednak przynieść należytych rezultatów, gdyż Związek w swej ugodowej polityce stoi czasem na straży interesów kapitalistów fińskich.

— Nie możemy żądać za dużo dla naszych członków — oświadczył nam jeden z przywódców.

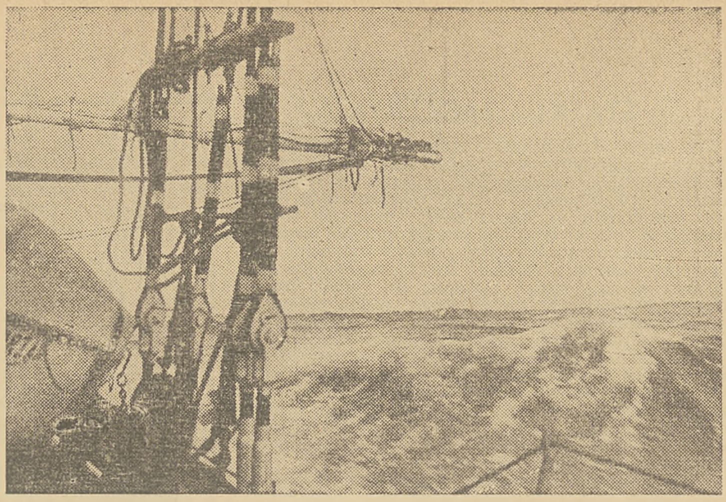
Jednolity front walki osłabiony jest również przez brak porozumienia pomiędzy pracownikami morza. Finowie mają osobny związek marynarzy pokładowych, osobny związek maszynistów i palaczy, osobny związek oficerów. Jednak klasa robotnicza Finlandii walczy o polepszenie bytu. W czasie swego pobytu w Helsinkach „Zew Morza" trafił właśnie na strajk robotników stoczniowych i portowych.

Wieczorem o godzinie 22.15 oddajemy cumy i w drogę. Niestety, nie doszliśmy nawet do latarniowca „Helsinki". Silny przeciwny wiatr i duża fala zmusiły nas do powrotu. Stanęliśmy na kotwicy za wyspą Vallissari. Staliśmy zupełnie spokojnie, tylko poprzez wyspę dochodził do nas szum wzburzonego morza. Następnego dnia spuszczamy szalupy ratunkowe i pod żaglami wypływamy z poza zasłony wyspy na zwiady. Ponieważ wiatr osłabł i fala się zmniejszyła podnosimy kotwicę. Mijamy kolejno Graharę i latarniowiec „Helsinki". Stawiamy żagle, gasimy motor i płyniemy na zachód wzdłuż wybrzeży fińskich. Południowy wiatr wzmaga się coraz bardziej i o godzinie 5 rano notujemy 6°Beauforta a o 8 — 7°Beauforta. Zrzucamy grot, zapuszczamy silnik i zaczynamy sztormować w kierunku zachodnim. Niestety, wiatr przechodzi coraz bardziej na West. O godz. 14.00 mamy już SW/8. Stan morza 6. Widzialność słaba. Przechyły do 38°. Szkwały dochodzą do 10° Beauforta. W czasie takiego szkwału biało robiło się na morzu. Wiatr niósł piane zerwaną z grzbietów fal i siekł poziomo po pokładzie.

Najbardziej niepokojące były drgania masztów za każdym razem gdy dziób „Zewu" uderzał w falę. Z tego powodu musieliśmy sztormować pełnym bejdewindem. Mimo to trzeszczały talje i okucia bakształgów grota. Poza tym stwierdziliśmy przeciek w kadłubie. Obawialiśmy się, że pięty ciężkich masztów rozluźniły wiązania kadłuba. Ponieważ nie zanosiło się na szybką zmianę pogody zawróciliśmy z wiatrem w kierunku na Hangö.

Statek bierze burtami wodę. Podchodzimy do wysp osłaniających Hangö. Na ich skalistych brzegach i naokoło rozsianych podwodnych skałach, wysoko w górę strzelają białe wypryski fal. O godz. 17.30 wchodzimy do portu a ponieważ basen nie jest idealnie spokojny lekko odciągamy się od nabrzeża kotwicą.

I oto stał się cud: „Umarli powstali". Odżyły „zwłoki" naszych schorowanych uczniów. Zjawiły się potężne apetyty. Z międzypokładu odezwały się dźwięki harmonii, zabrzęczała gitara. Napięte w czasie sztormu nerwy znalazły odprężenie w wesołej piosence.



Przy sztormowym wietrze — pod zrefowanymi żaglami
fot. W. Sarnecki

Wyspawszy się należycie czyścimy następnego dnia kosze zenzowe i o godzinie 13.00 wychodzimy z portu. Obszedłszy mielizny stawiamy żagle i pomagając motorem bierzemy kurs na Stockholm. Umiarkowany początkowo wiatr słabnie nad ranem i przechodzi na WSW. Przed latarnią Bogskär zwijamy żagle i idziemy pod motorem. Słaby wiatr — prosto w nos. Co 2 godziny pompujemy zenzy. Przyzwyczajeni do absolutnej szczelności naszego statku czujemy się nieszczególnie z przeciekiem.

Przy pięknej pogodzie, kołysani długą posztormową falą wchodzimy w szkiery Stockholmu. O godz. 15.10 mijamy Sandhamn i do zmroku przeciskamy się między wyspami. W szkierach zatrzymuje nas patrolowiec szwedzki — sprawdza dokumenty statku.

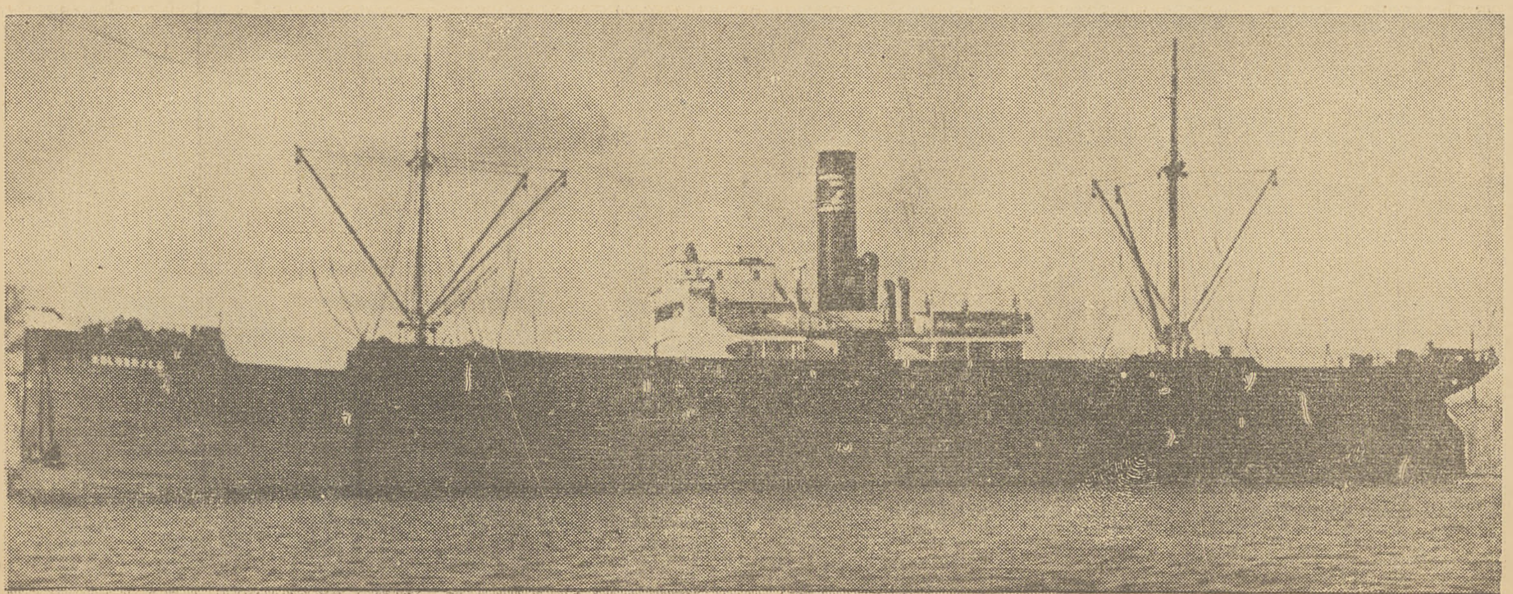
Wielu z nas oglądało już szkiery niejednokrotnie, ale po raz pierwszy oglądamy je w całej krasie jesiennych barw. Nasz szlak wije się między wysepkami i za każdym zakrętem odsłaniają się, coraz to inne piękniejsze widoki. Bajecznie kolorowe zwały skał w szczelinach których rośnie piękny sosnowy las, to znowu niskie porośnięte trzciną wysepki. Niewiadomo czy patrzeć na otaczające nas piękno krajobrazu czy wypatrywać znaków nawigacyjnych. Nieraz przepływamy zupełnie blisko — parę metrów od skał, przecinamy jeziora grające tęczą barw zachodzącego słońca. Tu i ówdzie w małych zacisznych zatoczkach pomosty a przy nich drzemiące białe jachty i motorówki o wysmukłych kształtach. Parę kroków dalej ukryte wśród drzew — wille. To tutaj co bogatsi kapitaliści ze Stockholmu w przerwach pomiedzy operacjami finansowymi „bawią się" w wiejskich bogaczy.

Czerwień zachodu powoli przechodzi w fiolet. Barwy zmieniają się ciągle i zaczynają gasnąć. Nadchodzi mrok. Mała motoróweczka życzliwie wskazuje nam drogę między bojami ostatniego zakrętu przed Vaxholmem. Wieczorem rzucamy kotwicę na redzie Vaxholmu — małego malowniczego miasteczka na wyspach. 10 Mm przed Stockholmem. Doprowadzamy statek i siebie do porządku. Sprawdzamy, że w czasie postoju statek bierze więcej wody niż w ruchu. Co 2 godziny pompujemy zenzy. Głęboką ciszę zupełnie ciemnej nocy przerywają tylko chrapliwe nawoływania na wolności żyjących łabędzi. Pobudza ich ciekawość stojący na kotwicy biały jak one szkuner.

(dokończenie nastąpi)

EDMUND JANKOWSKI

POZNAJ JEDNOSTKI POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ: s/s „Kołobrzeg".

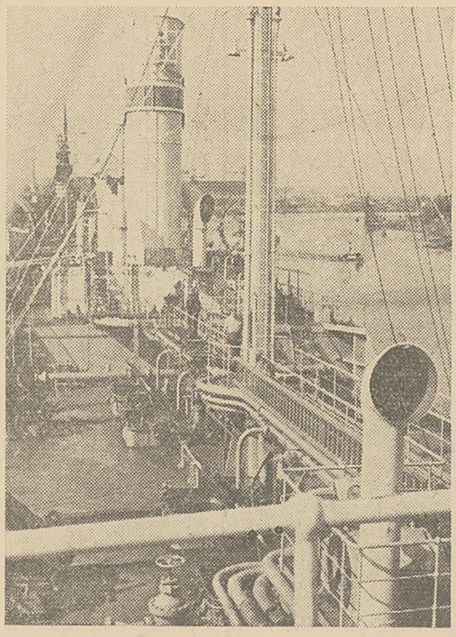


NA MORSKIM HORYZONCIE

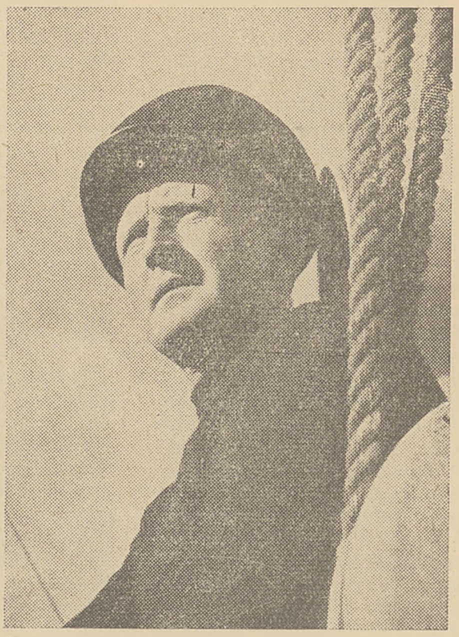
STATKI I ŻEGLUGA

W walce o realizację Planu 6-letniego Polska Marynarka Handlowa dąży śladami wielkiej floty radzieckiej, korzystając w pełni z jej doświadczeń i sukcesów. Dzięki zastosowaniu metod gospodarki socjalistycznej oraz masowo podjętym zobowiązaniom, statki polskie wykonują przedterminowo swe plany. Ostatnio s/s „Toruń" doniósł w trakcie swej podróży Nr 99, że jako siódmy statek Polskiej Marynarki Handlowej przekroczył swój roczny plan, przewożąc ponadplanowo 1092 ton ładunku. Rudowęglowiec „Jedność Robotnicza" również doniósł w tych dniach o przekroczeniu swego planu rocznego o 1185 ton ładunku. Jest to już ósmy z kolei statek PMH donoszący o wykonaniu planu. Załogi statków polskich mogą być dumne z całkowitej realizacji swoich planów, gdyż stanowią one wielki wkład w dzieło budowy socjalizmu w Polsce oraz w walkę o pokój.

We współzawodnictwie zespołowym Polskiej Marynarki Handlowej na III kwartał 1950 roku chlubny tytuł przodującej załogi przypadł zasłużenie załodze zbiornikowca „Karpaty". Tym samym m/t „Karpaty" zdobył przechodni proporzec przodującej załogi Polskiej Marynarki Handlowej. Całej załodze przodującego statku przyznano cenne nagrody rzeczowe. Na drugim miejscu we współzawodnictwie znalazła się załoga s/s „Puck", na 3 miejscu s/s „Kiliński". Załogi te również otrzymały cenne nagrody za osiągnięte wyniki. We współzawodnictwie indywidualnym 1 miejsce osiągnął bosman Franciszek Łożyński, II miejsce IV mechanik Wiesław Wieczorek, III miejsce marynarz Bernard Gierszewski. Wszyscy wyróżnieni otrzymali nagrody oraz dyplomy uznania. Poza tym zostało wyróżnionych szereg marynarzy za wzorową i wydajną pracę.



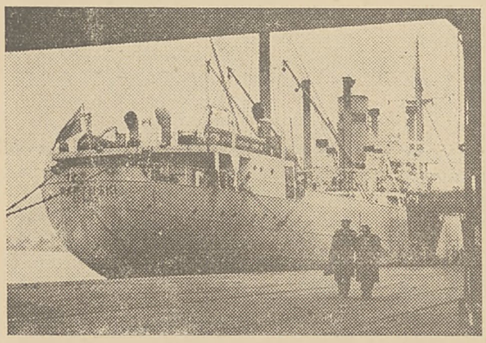
Przodujący statek PMH w trzecim kwartale br.: zbiornikowiec „Karpaty". Widok na pokład.



Przodujący marynarz PMH w trzecim kwartale br.: bosman Franciszek Łożyński z s/s „Lech".

ŻYCIE PORTÓW

W listopadzie w porcie szczecińskim równocześnie przebywało przeciętnie około 50 statków wyładowujących względnie zabierających towary. W większości były to jednostki stosunkowo dużych rozmiarów. Szczecińskie sfery portowe stwierdzają, że tak wielkiego ruchu statków jak w listopadzie br. port jeszcze nigdy nie notował. Praca trwa dzień i noc, a mimo to ilość statków nie zmniejsza się. Robotnicy portowi, w celu przyspieszenia załadunku statków postanowili jak najbardziej zwiększyć liczbę jednostek obsługiwanych systemem potokowym. Zobowiązanie to jest realizowane przede wszystkim w odniesieniu do statków polskich i radzieckich. Ponieważ wszystkie rezerwy posiadane przez port w zakresie sił roboczych nie wystarczają na planowe i regularne odprawianie w wyjątkowo dużej liczbie zawijających statków, przeto codziennie na nabrzeża portowe do trymowania węgla i przeładunku innych towarów ruszają ochotnicze ekipy pracowników umysłowych portu. Zespoły pracowników umysłowych podczas przeładunku osiągają bardzo wysokie normy, często dorównując fachowym trymerom. Świadczy to o ich dużym wysiłku i zrozumieniu sytuacji portu. Codziennie do portu udają się również uczniowie Szkoły Morskiej. Wydajność pracy uczniów jest także bardzo duża.



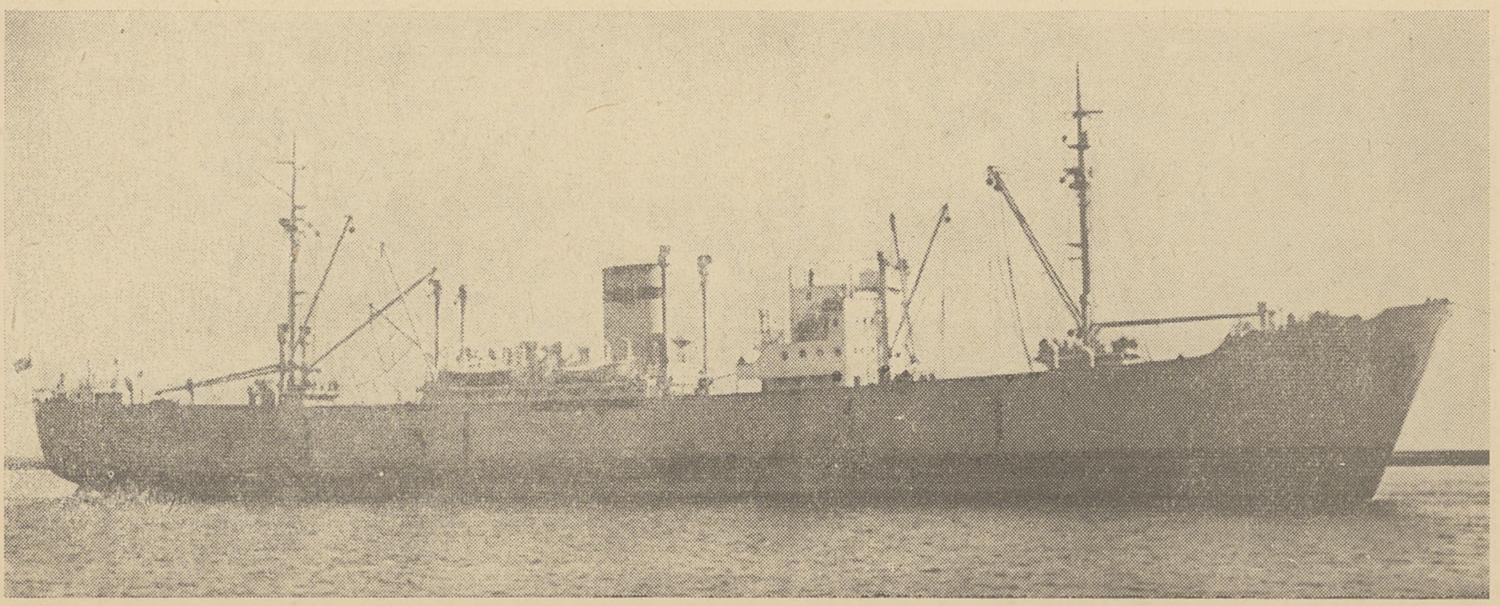
M/s „Waryński", jako pierwszy po wojnie statek polski, odwiedził ostatnio Montevideo w Urugwaju

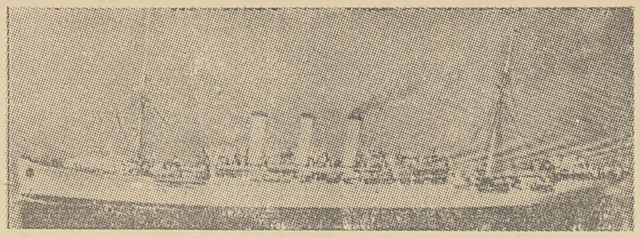
W dniu 21 bm. w czasie sztormu holownik P.R.C.I.P. (Przedsiębiorstwo Robót Czerpalnych i Podwodnych) „Zygmunt", mając na holu szalandę doznał na morzu awarii w pobliżu Gdyni. Z powodu wysokiej fali (siła wiatru 8—9 wg skali Beauforta) pękł hol i zaplątał się w śrubę holownika. W związku z tym statek musiał rzucić kotwicę i wzywać pomocy. Wysłano na pomoc kuter ratowniczy „Sztorm" i inne jednostki. Nie mogły one jednak podejść dostatecznie blisko do znajdującego się w opresji statku. Zaalarmowano wówczas holownik Zarządu Portu Gdańsk/Gdynia „Żbik", którego dzielnej załodze po godzinnym zmaganiu się z szalejącym żywiołem udało się tak blisko podejść do „Zygmunta", że można było podać hol i doprowadzić „delikwenta" do portu. O sile sztormu świadczy najlepiej fakt, że nasz transatlantyk m/s „Batory" musiał czekać kilkanaście godzin na redzie, zanim go można było przy pomocy holowników wprowadzić do portu.

NASZE STOCZNIE

Zarówno przy budowie nowych jednostek jak i przy przeprowadzaniu większych remontów na statkach, stocznie polskie zwracają baczną uwagę na zapewnienie marynarzom pełnych warunków bezpieczeństwa pracy oraz wygodnych pomieszczeń mieszkalnych i socjalnych. Szczególnie na starszych statkach budowanych przez zagraniczne stocznie na zamówienie kapitalistycznych armatorów, zachodzi potrzeba przebudowy pomieszczeń, mającej na celu zapewnienie marynarzowi lepszych warunków pracy. Z okazji przeprowadzania generalnego remontu na statkach „Kraków" i „Narocz" uległy gruntownej przebudowie urządzenia mieszkalne i socjalne tych statków. Prace te były szczególnie trudne na „Naroczy", który został niedawno dopiero przejęty przez GAL od prywatnego armatora. Stan techniczny wszystkich urządzeń, warunki sanitarne, oraz warunki w pomieszczeniach załogowych nie odpowiadały najprymitywniejszym wymogom. Przykład „Naroczy" jest typowy dla gospodarki kapitalistycznej, w której armator dba wyłącznie o uzyskanie jak największych zysków.

POZNAJ JEDNOSTKI POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ: m/s „Gen. Walter".





Okręt szkolny Radzieckiej Marynarki Wojennej „Komsomolec“

NAZWY OKRĘTÓW UCZĄ HISTORII:

„KOMSOMOLEC“

Każdego, kto uważnie śledzi w publikacjach prasowych i książkowych osiągnięcia marynarzy radzieckich i kto zapoznaje się z działalnością radzieckiej marynarki, każdego, komu nie obce są nazwy różnych jej jednostek wojennych i handlowych, uderzyć musi obfitość nazw związanych z organizacją młodzieżową, Komsomołem. Na pozór może się nawet wydawać dziwne, że właśnie ta nazwa cieszy się wśród społeczeństwa radzieckiego i we flocie taką popularnością i że tyle okrętów wojennych — nie mówiąc już o statkach — nosi nazwy związane z Komsomołem: „Komsomolec“, „Komsomol“, „Komsomolsk“, „Jarosławski Komsomolec“, „Tambowski Komsomolec“, „Nowosybirski Komsomolec“ i inne. W rzeczywistości jednak popularność ta jest zupełnie zrozumiała i wywodzi się z bardzo ścisłej łączności jaka od zarania jego istnienia łączy Komsomoł z Radziecką Marynarką Wojenną, nad którą w roku 1922 organizacja ta objęła patronat.

Powyższy akt, będący wypełnieniem wskazań Lenina i Stalina, dokonany został podczas V Wszechrosyjskiego Zjazdu Komunistycznego Związku Młodzieży, Komsomołu, i obwieszczony został następującymi słowy:

„Przez wzgląd na kolosalną rolę, jaką odgrywa Marynarka Wojenna w dziedzinie obrony granic Radzieckiej Republiki i uważając za nieodzowne wzięcie na siebie podstawowych zadań w dziele odrodzenia bojowej potęgi Morskich Sił Rosji Radzieckiej, V Wszechrosyjski Zjazd Komunistycznego Związku Młodzieży postanawia przyjąć patronat nad Czerwoną Marynarką Wojenną Republiki“.

Z tą chwilą na każdym odcinku działalności Komsomołu, we wszystkich flotach Radzieckiej Marynarki i na pokładach wszystkich okrętów, wśród społeczeństwa, w zakładach pracy, w miastach i na wsi, rzucała się w oczy niezmordowana, wytężona działalność Komsomołu nad podniesieniem siły Radzieckiej Marynarki, nad zapewnieniem stałego dostępu zdrowej fizycznie i silnej ideologicznie młodzieży do służby wojenno - morskiej i nad zbliżeniem społeczeństwa do zagadnień związanych z obronnością kraju na odcinku morskim.

Rezultaty tej pracy nie dały na siebie długo czekać. Natychmiast po obwieszczeniu o przyjęciu patronatu nad Radziecką Marynarką, do Komsomołu napływać poczęły tysiące zgłoszeń od przodujących jego członków i młodzieży z całego kraju. W rok później dalsze cztery tysiące komsomolców otrzymało skierowania na okręty bojowe i do szkół marynarki wojennej. Nie mniej jak 90,4 procent nowopowołanych na służbę do marynarki wojennej stanowili w roku 1923 komsomolcy.

Ta od samego początku istnienia patronatu silna więź Komsomołu z Radziecką Marynarką Wojenną ulegała w toku czasu stałemu wzmocnieniu, dochodząc do szczytów w okresie wielkiej próby całego kraju i wszystkich jego narodów, w latach Wielkiej Wojny Narodowej.

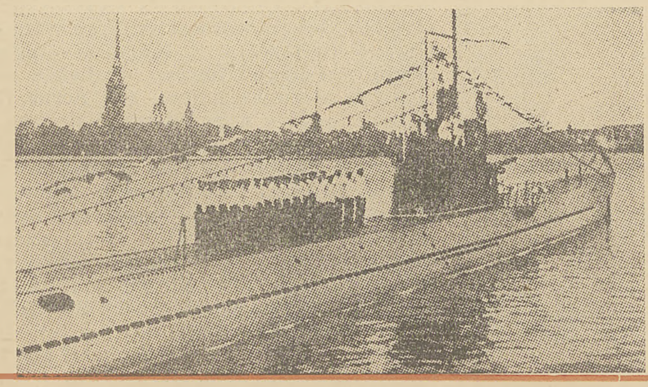
W czasie od stycznia 1943 roku do maja 1945 komsomolcy dostarczyli materiału i środków pieniężnych na wybudowanie 150 okrętów wojennych, z których liczne otrzymały nazwy dokumentujące ten wielki czyn i symbolizujące jedność Komsomołu z Radziecką Marynarką Wojenną. W ten właśnie sposób narodziły się takie nazwy, jak: „Jarosławski Komsomolec“, „Czelabiński Komsomolec“, „Nowosybirski Komsomolec“, „Tambowski Komsomolec“, „Tambowski Pionier“.

Całe społeczeństwo radzieckie, zachęcone przykładem komsomolców, wzięło udział w zbiórce na cele marynarki wojennej, uzyskując w niej doskonałe rezultaty.

I dlatego sukcesy, odniesione przez okręty zbudowane przy tak wydatnym współudziale społeczeństwa, były dlań w dwójnasób cenne i drogie.

jotpe

Radziecki okręt podwodny „Komsomolec“



DO CZYTELNIKÓW

Już po oddaniu do druku poprzedniego n-ru „Młodego Żeglarza“ ukazało się zarządzenie Zarządu Głównego Ligi Morskiej o kursach przygotowawczych Przysposobienia Marynarskiego obowiązujących wszystkich kandydatów do służby ochotniczej w Marynarce Wojennej, do Szkół Ministerstwa Żeglugi, do Szkół Żeglugi Śródlądowej oraz aktywistów LM.

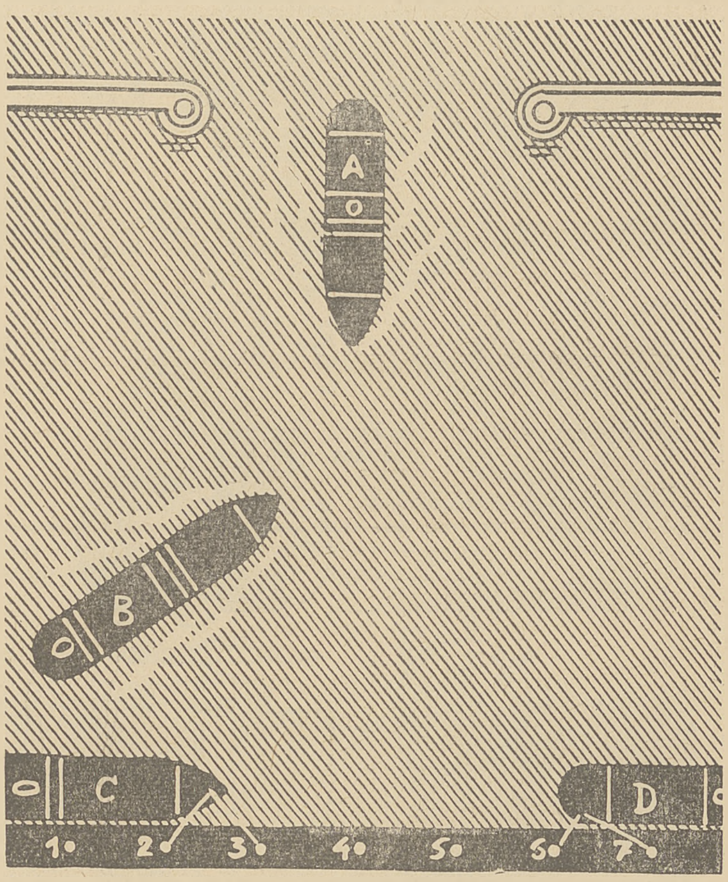
Chociaż „Młody Żeglarz“ nie zdążył poprzednio podać tej wiadomości, to jednak Czytelnicy nasi dowiedzieli się o kursach Przysposobienia Marynarskiego z szeroko prowadzonej akcji propagandowej, z prasy codziennej i młodzieżowej, z radia, z plakatów itp.

Wielu z Czytelników zapisało się już na kursy i rozpoczęło programowe szkolenie.

Chcąc im pomóc w przyswajaniu wiedzy o morzu „Młody Żeglarz“ drukować będzie artykuły na tematy związane z programem kursu, ale nie będące wiernym powtarzaniem przerabianego na kursach materiału, zwłaszcza że w roku ubiegłym część tego materiału podana była na łamach naszego pisma w ramach kursu korespondencyjnego.

Artykuły tegoroczne należy uważać za dodatkową lekturę uzupełniającą. Przy ich pomocy będziemy się starać przenieść Was pomimo nieraz wielkiej odległości nad morze, wsiąść razem z Wami na statek — przynajmniej w wyobraźni, aby ułatwić przez to zrozumienie i wchłonięcie materiału, który przerabiać będziecie na kursach.

W łączności z artykułami podawać będziemy ZADANIA DLA CHĘTNYCH CZYTELNIKÓW, które nikogo nie obowiązują i są przeznaczone tylko dla tych, którzy chcą sprawdzić, czy zrozumieli należycie treść artykułu.



ZADANIE

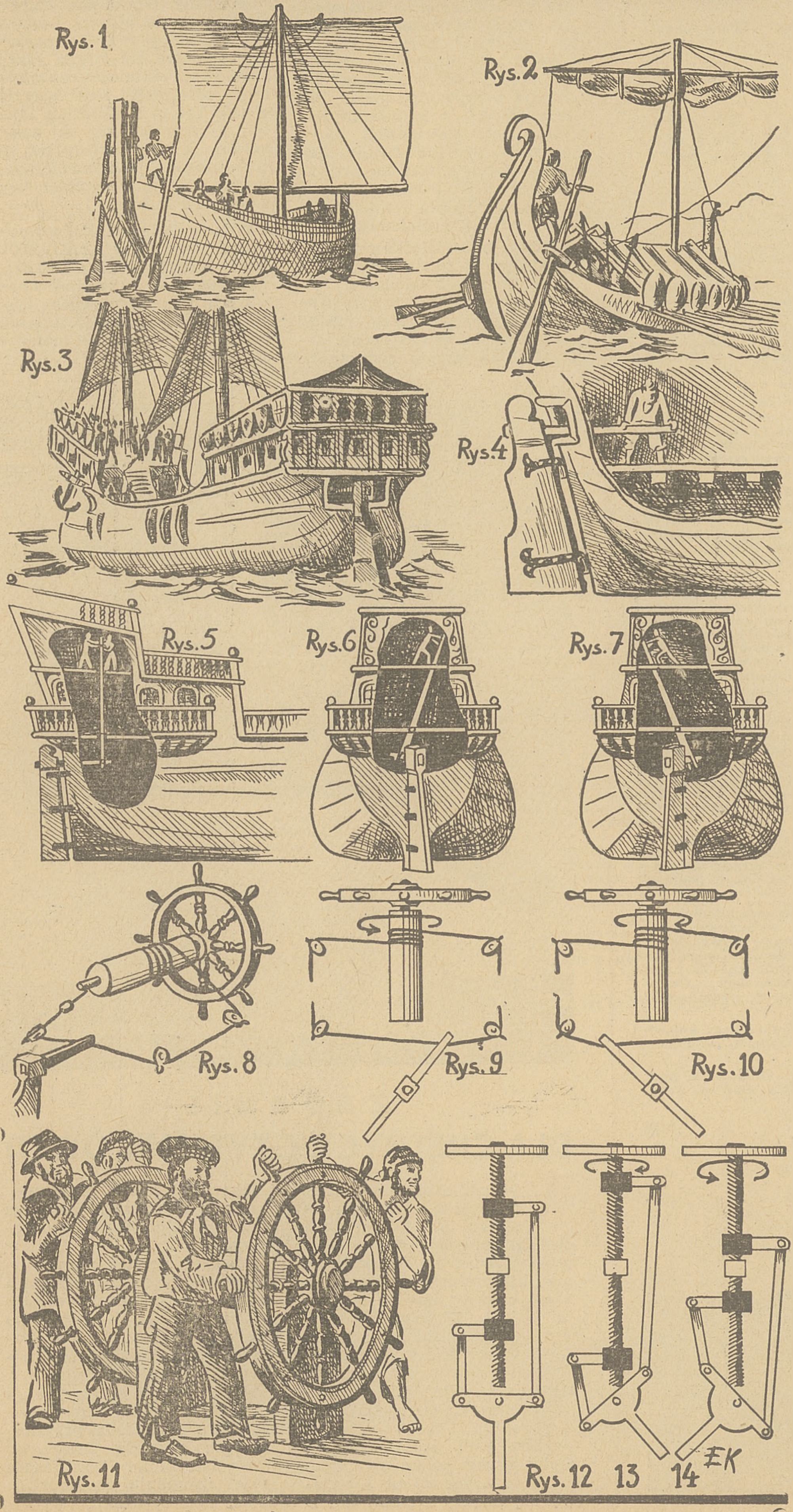
DLA CHĘTNYCH CZYTELNIKÓW (1)

Wyobraź sobie, że stoisz przy kole sterowym na statku A, który przed chwilą wpłynął do portu i wolno kieruje się do nabrzeża, przy którym przygotowano dla niego miejsce między statkami C i D. W basenie portowym płynie także drugi statek — B. Oczywiście twój kapitan wydaje ci rozkazy na ster, orientujesz się też, jakie rozkazy przekazywane są do maszyn.

Opisz nam, jakie wykonywałeś ruchy kołem sterowym i dlaczego, jak statek A wcisnął się między 2 statki C i D i jak został potem przycumowany do nabrzeża (o ile znasz z n-ru 9 „Opowieści lin okrętowych“).

Postaraj się dać swemu opisowi formę najzwięźlejszą i zmieścić go na pocztówce. Jeżeli się nie uda — nadeślij go listem. Adresuj: „Młody Żeglarz“, Gdynia, Al. Zjednoczenia 3. PCWM Zadanie 1. Podaj też swój adres, wiek i do której klasy uczęszczasz. Za dobre odpowiedzi przyznane będą nagrody książkowe drogą losowania. Jeżeli masz jakieś zapytania do Redakcji załącz je przy okazji.

OPOWIEŚCI KOŁA STEROWEGO

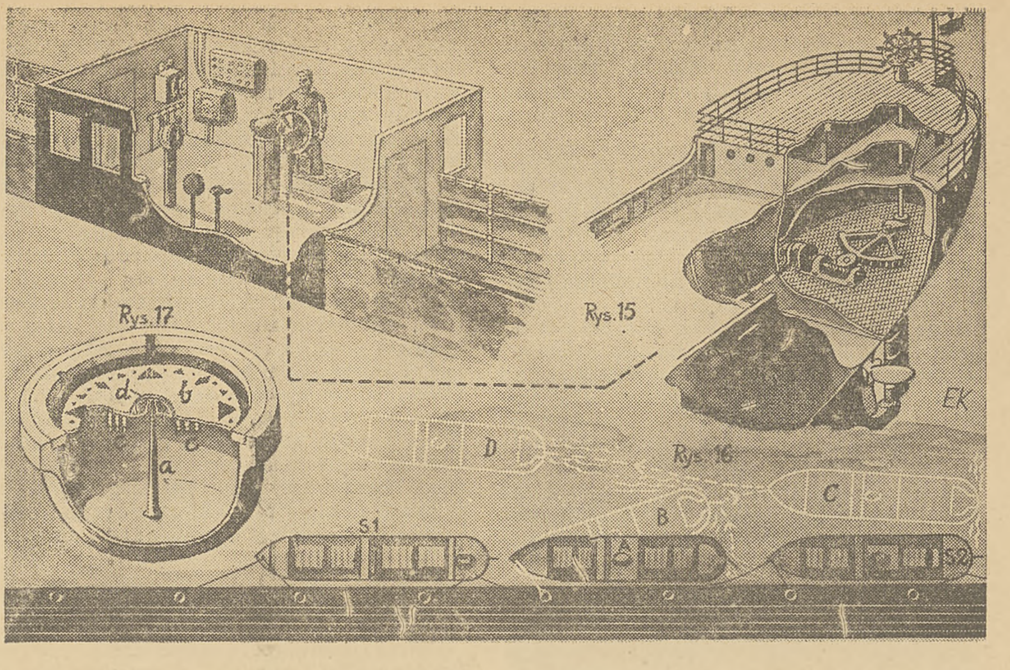


Podczas drugiej z kolei wędrówki po statku zawrzemy bliższą znajomość z urządzeniem sterowym. Zorientujemy się także, na czym polega czynność sterowania, należąca do podstawowych zajęć marynarza, podobnie jak obsługa lin (patrz artykuł pt. „Opowieści lin okrętowych" w nr. 9 „Młodego Żeglarza") lub obsługa kotwic (patrz artykuł „Kotwicę rzuć" w nr. 7-8). Jednocześnie zetkniemy się z manewrowaniem i wymijaniem statków, co znów należy do podstawowych czynności kapitana i oficerów. W ten sposób czytelnicy zainteresowani zawodem marynarza będą mogli zapoznać się z dalszym wycinkiem codziennego życia na statku.

JAK POWSTAŁA NAZWA STERBURTY?

Czytając książki morskie nieraz napotykaliście słowa: sterburta, sterbort, sztymbort itp., używane na oznaczenie prawej burty. Aby zrozumieć powstanie tej nazwy musimy cofnąć się w odległą przeszłość, w czasy kiedy nie znano jeszcze sterów o obecnym kształcie, a kierowanie statkiem odbywało się przy pomocy szerokiego wiosła lub wioseł umocowanych na rufie. Zwykle 2 takie wiosła sterowe posiadały statki starożytności: egipskie, fenickie, greckie i rzymskie (rys. 1). Po jednym wiośle sterowym z prawej burty widzimy na łodziach skandynawskich wikingów z wczesnego średniowiecza (rys. 2). Właśnie od wikingów pochodzi zwyczaj nazywania prawej burty „sterową" a lewej, do której sternik zwrócony był plecami — „plecową" tj. bakburtą lub babortem (bak oznacza — tył, plecy). Dopiero w połowie średniowiecza zaczęło zanikać wiosło sterowe, zastąpione drewnianą płytą zawieszoną za rufą (rys. 3) odchylaną przy pomocy rumpla czyli sterownicy (rys. 4). Od tego czasu zasada steru pozostała bez zmiany, przekształcało się tylko urządzenie służące do jego wychylania. W miarę rozwoju budownictwa okrętowego i pojawiania się coraz to większych statków o wysokiej, wielopiętrowej rufie — kierowanie statkiem przy pomocy rumpla stało się niemożliwe, gdyż trzon steru musiałby być bardzo długi, aby sięgnąć na najwyższy pokład. Zastosowano wtenczas drugi, pionowy rumpel (rys. 5), osadzony na poziomej osi i połączony ze sterownicą, którego odchylenia od pionu powodowały zmianę ustawienia pióra sterowego, co objaśnia rys. 6 i 7. Około XVII wieku urządzenie sterowe zostało udoskonalone przez wprowadzenie wału poruszanego kołem sterowym, na którym nawinięta była lina lub łańcuch przechodzący przez bloki przy obu burtach i przywiązany do rumpla (rys. 8). Obracanie koła powodowało przewijanie się na wale liny (łańcucha) i odchylenie rumpla w odpowiednim kierunku (rys. 9 i 10). Takie rozwiązanie umożliwiło ustawienie koła sterowego w dowolnym miejscu pokładu pod warunkiem przeprowadzenia odpowiednio długiego połączenia do rumpla. Na coraz to większych statkach ustawiano coraz większe koła sterowe, nieraz podwójne, obsługiwane przez 4 sterników, aby przezwyciężyć opór wody uderzającej o wielkie pióro steru (rys. 11). Na żaglowcach XIX wieku i wczesnych parowcach zaczęto zamiast grubego wału sterowego (szturwału) i łańcucha stosować cienki wał nagwintowany w dwóch przeciwnych kierunkach (rys. 12). Poruszające się na nim dwa nagwintowane suwaki połączone z trzonem steru — odchylały ster stosownie do obrotów koła sterowego i wału (rys. 13 i 14). Wreszcie w ostatnim etapie napęd ręczny zastąpiony został mechanicznym. Coraz większe statki musiały mieć coraz większe stery, których wychylanie zwłaszcza przy dużych szybkościach wymagało użycia wielkiej siły. Siły tej dostarcza obecnie maszyna parowa lub silnik elektryczny. Nawet dziecko obróci bez trudu współczesne koło sterowe na wielkim

statku lub okręcie. Koło to bowiem jest tylko regulatorem kierującym dopływ pary do cylindrów parowej maszynki sterowej lub dopływ prądu do silnika. Urządzenie mechaniczne obracające ster znajduje się przeważnie na rufie, w specjalnym pomieszczeniu, dokąd prowadzą przewody od koła sterowego, umieszczonego w sterowni na śródokręciu. Rys. 15 pozwala zapoznać się ze schematem tego rodzaju urządzenia. Do obsługiwania steru parowego lub elektrycznego trzeba się przyzwyczaić, gdyż brak wysiłku mięśni przy obracaniu koła nie daje takiego zespolenia się ze sterem jak przy obsłudze steru ręcznego. W czasach współczesnych uległ zmianie również wygląd pióra sterowego. Często posiada ono profil kroplowy, nieraz też trzon przechodzi przez środek pióra, tworząc ster tzw. zbalansowany.



rysunki 15—17

DLACZEGO STATEK SKRĘCA?

Zastanówmy się teraz, na czym polega działanie steru. Odchylone pióro sterowe na posuwającym się naprzód statku podlega ciśnieniu wody, którą statek rozcina. Można by rozpatrywać to zjawisko odwrotnie: że statek stoi w miejscu, a prąd wody przesuwa się wzdłuż burt. Nacisk wody na pióro sterowe powoduje zarzucenie rufy statku w przeciwną stronę niż ta, w którą odchyliliśmy ster (rys. 19 i 20). Oczywiście zepchnięcie rufy pociąga za sobą przesunięcie dziobu i zmianę kierunku statku. Gdy statek posuwa się do tyłu, sytuacja wygląda odwrotnie. Parcie wody na odchylone pióro spycha rufę zgodnie z odchyleniem steru i statek skręca „za sterem". Spróbujcie teraz sami odpowiedzieć, jak zachowa się statek, któremu ster odchylono w bok o 90 stopni. Nie trudno spostrzec, że przy takim ustawieniu pióra sterowego nacisk wody nie będzie skręcał rufy, a jedynie hamował szybkość statku zarówno przy jego ruchu do przodu jak i do tyłu. Toteż steru nigdy się tak nie ustawia i największe jego odchylenie wynosi po 35° na jedną i drugą burtę.

Ster działa tylko wtedy, kiedy statek znajduje się w ruchu względnie kiedy stoi na kotwicy na prądzie. Na statku nieruchomym w stosunku do wody na odchylone pióro sterowe nic nie ciśnie, a więc rufa jego nie zostanie zepchnięta w bok i statek nie zmieni kierunku.

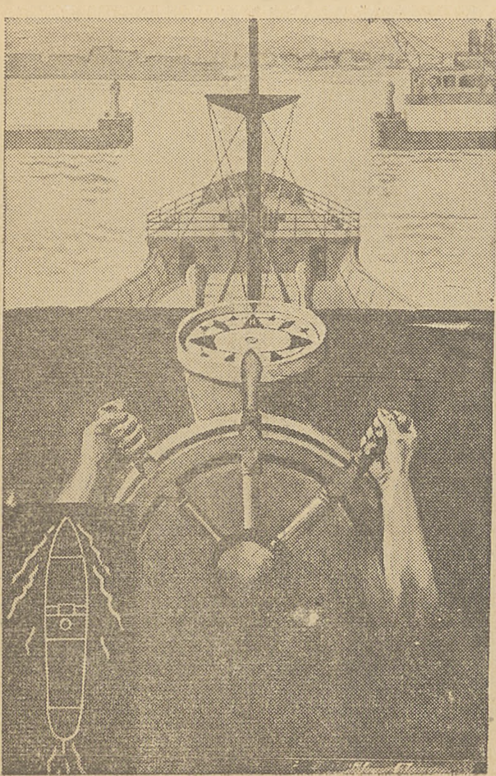
Ster zacznie jednak działać nawet na nieruchomym statku, jeżeli wytworzymy sztuczny prąd wody obrotami śruby okrętowej. Wychyliwszy wtedy pióro steru będziemy mogli wykorzystać ciśnienie prądu na ster do przesunięcia w bok rufy. Stosuje się to często przy odbijaniu od nabrzeża, z czym za chwilę się zapoznamy przy rozpatrywaniu manewrowania (rys. 16).

KURS NA WEJŚCIE

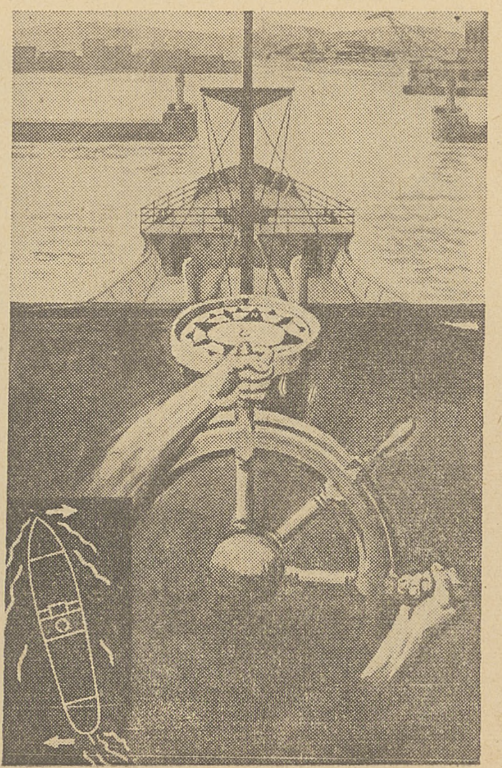
Stoimy za plecami sternika i obserwujemy jego pracę. Statek zbliża się do portu. Przed chwilą kapitan rzucił krótki rozkaz: „Trzymać na środek wejścia". Chodzi oczywiście o „trzymanie" kursu prosto między dwie latarnie wejściowe. Mogłoby się wydawać, że to nic trudnego. Wystarczy raz wycelować dziób statku we właściwym kierunku jak to widać na rys. 18 a potem już nie ruszać sterem. Tymczasem sprawa nie jest taka prosta. Statek z nieruchomo ustawionym sterem nie utrzyma się długo na kursie. Zbija go fala i wiatr. Podobnie zresztą ma się rzecz z samochodem. Kierownicy też nie można trzymać nieruchomo, bo nierówności szosy powodują zboczenie od właściwego kierunku.

Oto widzicie, że niespodziewanie dziób statku odchyla się nieco w lewo (rys. 19). Patrzcie, co robi sternik. Natychmiast obrócił kołem sterowym w prawo. W dolnej części rysunku możecie zaobserwować, jaki to wywrze wpływ na kierunek statku. Oto pióro sterowe odchyliło się w prawo, rufa została pod naciskiem wody odsunięta w lewo, a dziób przesunął się w prawo. Statek powrócił na poprzedni kurs. Widocznie jednak ruch sterem był za gwałtowny, gdyż na rys. 20 widzimy, że statek odchylił się zbytnio w prawo. Sternik przeciwdziała temu. Oto koło sterowe obrócił już w kierunku właściwego kursu i odpowiednie odchylenie steru naprowadzi dziób statku na wyznaczony punkt. Oczywiście nie na długo. Statek nie powinien jednak płynąć takim zygzakiem. Toteż sternikowi nie wolno dopuścić do tak wielkich odchyleń, jak pokazują rysunki 19 i 20. Wpatrując się ustawicznie w punkt, na który steruje — musi każde odchylenie dziobu natychmiast parować odpowiednio lekkim ruchem koła, tak lekkim, aby ster skierował niezwłocznie dziób na poprzedni kurs ale nie odchylił go w przeciwną stronę.

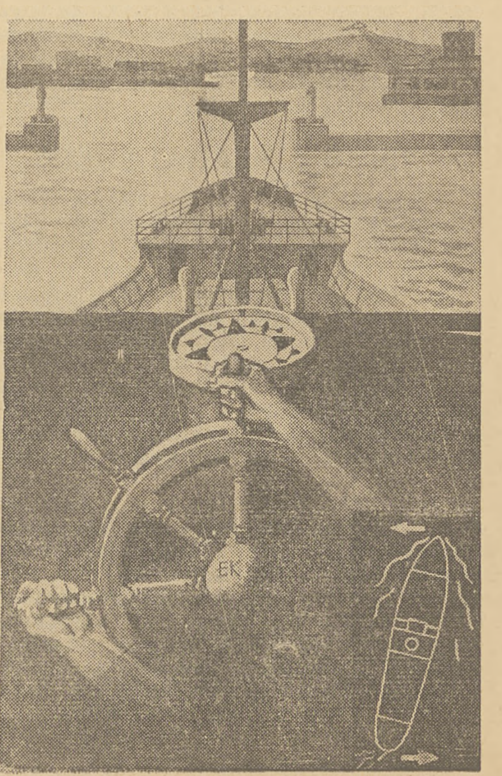
rys. 18



rys. 19



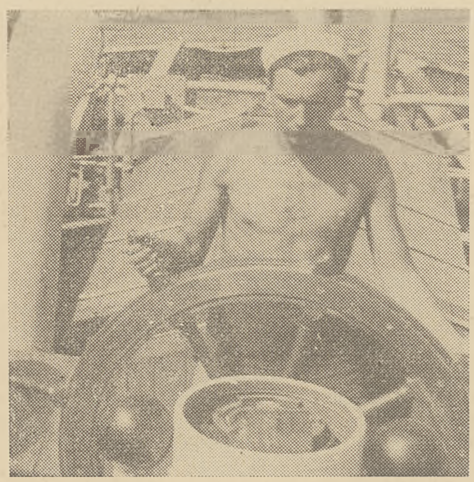
rys. 20



Nie jest to trudne, gdy morze jest spokojne i nie ma wiatru. Na większej fali trzeba się nieraz zdrowo napocić, żeby wywiązać się dobrze z zadania, przy czym nie uniknie się odchyleń o parę stopni od kursu.

Oczywiście na otwartym morzu nie steruje się na wyznaczony cel np. środek wejścia do portu, tylko wg kompasu. Oczy sternika muszą być mocno utkwione w kompas i obserwować na nim zachowanie się statku w stosunku do nieruchomej tarczy kompasu.

Przyjrzyjmy się i my kompasowi na rys. 17. W puszce wypełnionej płynem i przykrytej płytką szklaną zawieszona jest swobodnie na pionowej igle (rys. 17a) tarcza kompasu (rys. 17b) z umieszczonymi pod nią sztabkami magnesów (rys. 17c). Lekki pływak (rys. 17d) zmniejsza jej ciężar i nadaje jej czułość w stosunku do zmian położenia statku. Tarcza kompasu niezmiennie ustawia się w jednym kierunku natomiast puszka wykonuje wszelkie ruchy wraz ze statkiem. Na wewnętrznej ścianie puszki zaznaczona jest kresa pokrywająca się z osią statku. Wahania tej kresy w stosunku do obranego kursu orientują wpatrzonego w kompas sternika o odchyleniach statku. Na rys. 18 widzimy, że kurs na wejście do portu pokrywa się z kierunkiem północnym, oznaczonym literą N. Kiedy statek skręcił lekko w lewo (rys. 19) — kierunek N na środek wejścia pozostał bez zmiany, tylko kresa kursowa przesunęła się w lewo. To samo możemy zaobserwować na rys. 20.



Kursant OSMW przy kole ręcznego urządzenia sterowego na szkolnym szkunerze Marynarki Wojennej — ORP „Iskra". Za sternikiem widoczna skrzynka mieszcząca wał nagwintowany wraz z suwakami (patrz rys. 12—14).

fot. WAF - Uklejewski

STATEK Z PRAWEJ BURTY

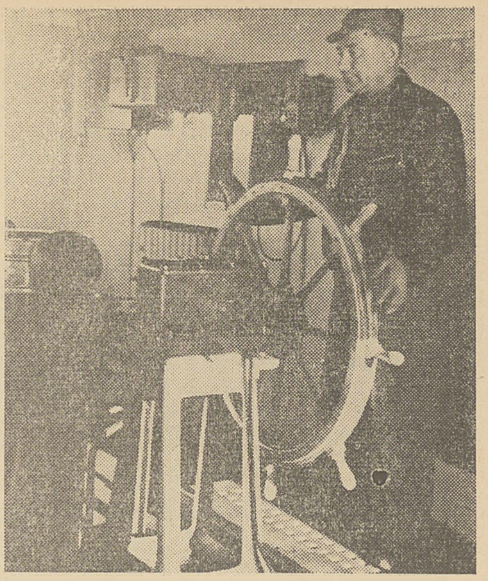
Przyjrzyjcie się twarzom sterników na fotografiach ilustrujących nasze rozważania. Widać na nich skupienie i napięcie. Uwaga skoncentrowana jest tylko w jednym punkcie — na kresie kursowej, a posłuszne ręce reagują niemal bezwiednie na najmniejsze jej odchylenie. Napewno żaden z nich nie zdołał nawet zauważyć, że go fotografowano. Pozornie wygląda praca sternika łatwo i prosto. Spróbujcie jednak wpatrywać się przez dwie godziny w jeden punkt — to pewno zmienicie zdanie.

Ponieważ dla sternika poza kompasem świat nie istnieje — konieczna jest służba obserwatora „na oku", który jak latarnia morska nieustannie obiega wzrokiem horyzont i melduje zauważone przedmioty oficerowi, czuwającemu nad nawigacją statku. Najczęściej będą to meldunki o dostrzeżonych statkach. Podzielić je można na trzy kategorie: statki, których kurs przebiega zdala od nas, statki, które muszą nas wyminąć i statki, którym my musimy ustąpić z drogi. W pierwszym i drugim wypadku nie obchodzą one sternika. Trzyma on pierwotny kurs, a tylko oficer uważa, czy wymijający nas statek nie szykuje jakiejś niespodzianki. W wypadku trzecim sternik odrywa oczy od kompasu. W dzień widzi wymijany statek i bierze kurs poza jego rufę. W nocy orientuje się co do położenia statku wg jego świateł. Przepisy o wymijaniu każą wyminąć każdy statek, którego kurs przecina się z naszym, o ile zobaczymy go z prawej burty. Na rysunku 21 widzimy taką sytuację w nocy. Po 2 białych światłach umieszczonych na obu masztach (przednie niżej od tylnego) oraz po czerwonym świetle z jego lewej burty sternik orientuje się natychmiast, jakim kursem płynie spotkany statek i wolno skręca w prawo, aby dać mu drogę i obejść go za rufą. Wie przy tym, że tamten nie zmieni kursu, bo nas widzi ze swej lewej burty i ma pierwszeństwo. Po wyminięciu oczy sternika z powrotem wrócą do czarnej kresy kursowej na kompasie.

SZTUKA MANEWROWANIA

Chyba najwięcej wspomnień i przeżyć każdego koła sterowego wiąże się z manewrowaniem. Żegluga na morzu jest dla koła sterowego raczej nudną. Nieustanne lekkie odchylenia w lewo i w prawo celem utrzymania kursu. Czasem jednorazowy skręt przy przejściu na nowy kurs, wreszcie od czasu do czasu wymijanie statku. Duża fala i nawet sztorm nie wprowadza większych zmian. Tylko ruchy sternika stają się szybsze i odchylenia koła większe.

Popisową rolą dla steru jak zresztą dla całego statku jest manewrowanie w porcie pod komendą kapitana. Ster współpracuje ściśle ze śrubą. Zdarza się często w ciasnym, wąskim basenie, że statek musi obrócić prawie w miejscu, dobić między dwa inne statki, lub odejść od nabrzeża w trudnych warunkach. Wtedy maszyny pracują raz naprzód, raz wstecz, a za każdą zmianą ster musi zmienić pozycję. Toteż przy manewrach koło sterowe zrobi sporo obrotów. Dla przykładu przyjrzyjmy się na rys. 16 pracy koła sterowego na statku oznaczonym literą A, który ma odejść od nabrzeża z pomiędzy 2 innych statków S1 i S2. Póki statek stoi — ster jest bezsilny. A jakże ma ruszyć, skoro nie ma miejsca do rozpędu i zaraz mógłby uderzyć w rufę S1. Trzeba więc umożliwić działanie steru bez poruszania statku. W tym celu zakłada się z dziobu szpring (wiecie już, co to jest po przeczytaniu „Opowieści lin okrętowych"), wprawia w ruch śrubę w kierunku naprzód oraz daje ster w lewo na burtę. Prąd wody od śruby uderza w pióro steru i odpycha rufę w bok. W ten sposób rufa odejdzie daleko od nabrzeża do pozycji B. Z kolei maszyna stop, ster prosto, a następnie — maszyna wolno wstecz. Statek odsunie się do pozycji C. Wtedy zatrzymujemy maszynę a następnie puszczamy ją wolno naprzód i trzymając ster prosto kierujemy się do wyjścia (D).



Marynarz przy kole sterowym na nowym polskim drobnicowcu — „Julian Marchlewski". Na tym statku urządzenie sterowe jest — oczywiście — mechaniczne.

fot. A. Kwiatkowski

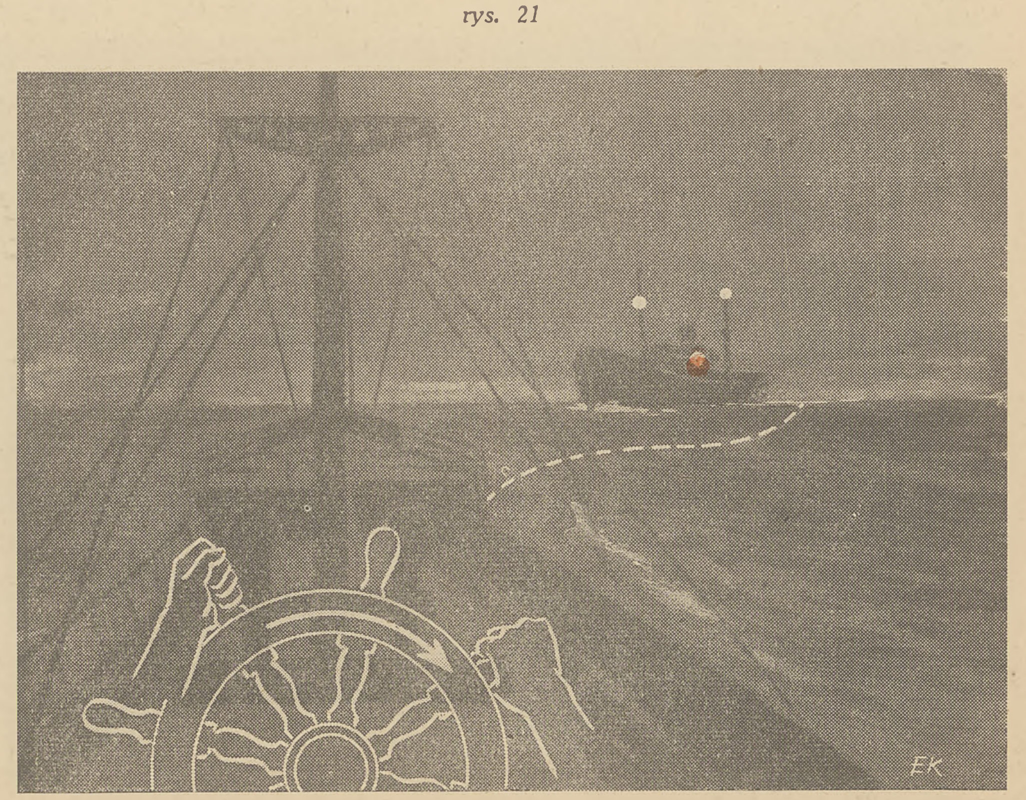
Najwięcej opowieści o manewrowaniu można by usłyszeć od kół sterowych ze zwinnych holowników portowych, których pracowity żywot polega na nieustannym uwijaniu się w ciasnocie portu i pomaganiu nieruchawym statkom w poruszaniu się w porcie.

Zwiedzając kiedyś statek zatrzymajcie nieco dłużej wzrok na kole sterowym i pomyślcie chwilę o jego codziennej pracy.

SEL.

ilustrował E. Karłowski

rys. 21





Janusz Wiśniewski, Kraków. Owszem, w okresie drugiej wojny światowej budowane były z żelbetonu spore nawet statki (zbiornikowce, lichtugi itp.). Pisaliśmy o tym w „Młodym Żeglarzu" kilkakrotnie. W numerze 4 z ubiegłego roku zamieściliśmy nawet zdjęcie przedstawiające budowę takiej jednostki. Mapy morskie nabyć można w Państwowym Instytucie Hydrograficzno - Meteorologicznym, Gdynia, Waszyngtona 42. Wzajemne pozdrowienia.

Bogdan Żytnowski, Biały Kamień. Tak — również i traulery rybackie mają zazwyczaj na kominach odznaki armatorskie. Czasem rolę odznaki spełnia specjalnie malowany komin — np. polskie traulery przedsiębiorstwa „Dalmor" mają kominy ciemnoczerwone z czarnym pasem u szczytu, bez żadnych dodatkowych znaków, liter itp. Sylwetki statków seryjnej, wojennej budowy podawaliśmy swojego czasu w „Żeglarzu". Po odszukaniu kliszy postaramy się ponownie ją umieścić w następnym numerze. Rysunek drobnicowca typu „Lewant" zamieszczaliśmy w marcowym numerze „Młodego Żeglarza" z br. Rysunek drobnicowców po 660 ton — zamieścimy po Nowym Roku. Rysunek „Dalmorów" był w poprzednim, październikowym n-rze „Mł. Żeglarza". Planów ani rysunków polskich okrętów wojennych — nie będziemy zamieszczać. Artykuł o znakach nawigacyjnych zamierzamy drukować dopiero w przyszłym roku. Rufa krążownicza jest to taka rufa, która nie posiada nawisu a jej linia jest mniej lub więcej prostopadła do powierzchni wody. Takie rufy oprócz okrętów wojennych (od których pochodzi nazwa) posiadają prawie wszystkie nowoczesne statki, np. „Batory", „Czech" itp. Wytłumaczenie skrótów S/Y i S/T zawierał Słowniczek w poprzednim n-rze „Mł. Żeglarza". O flocie pomocniczej będziemy jeszcze pisali — zamieścimy również szereg rysunków. Plany zbiornikowców budowanych w Wielkiej Brytanii — też umieścimy. „Młodzież Morską" można jeszcze nabyć w Lidze Morskiej, Warszawa, Widok 10.

Grzegorz Chruszczyk, Jelenia Góra. Niestety — zdjęć „Orła" do odstąpienia — nie posiadamy.

Zygmunt Nowiński, Białogard. Życzeniu Waszemu uczyniliśmy o tyle zadość — że prosiliśmy w Waszym imieniu red. Sierackiego o zamieszczenie w „Morzu" obiecanego artykułu na temat bitwy pod Oliwą. Prosiliśmy go również o uzupełnienie opisu rysunkiem jednego z polskich okrętów biorących udział w tej bitwie. Na temat leningradzkiego rejsu „Zewu Morza" znajdziecie dwa obszerne artykuły w bieżącym n-rze „Młodego Żeglarza". O podróży „Daru Pomorza" do Odessy pisaliśmy w poprzednim n-rze.

Hanka z Olsztyna. Plany bardzo prostego modelu zawierał styczniowo / lutowy numer „Młodego Żeglarza" z br. Były to plany statku żeglugi przybrzeżnej „Panna Wodna". Jeśli życzycie sobie możemy Wam ten numer przesłać gratisowo. Musicie jednak podać swój adres. Nakładem Ligi Morskiej i „Prasy Wojskowej" ukaże się wkrótce seria trzech broszurek zawierających szereg planów najprostszych modeli drewnianych jednostek żeglugi śródlądowej. Jeśli rzeczywiście nie ma w Olsztynie modelarni — w co wątpimy — nie pozostaje nic innego jak budować modele w domu. Ale zapytajcie w Zarządzie Okręgu Ligi Morskiej — może jednak jest w Olsztynie jakaś modelarnia?

Andrzej Nastały, Wejherowo. Żądanych planów nie posiadamy.

SŁOWNICZEK TERMINOLOGII MORSKIEJ

użytej w treści numeru

„ANDRZEJOWA" BANDERA — Bandera carskiej marynarki wojennej z krzyżem Św. Andrzeja (na białym polu niebieski krzyż w układzie litery x).

CENTROBAŁT — Centralny Komitet Floty Bałtyckiej — w okresie rewolucji październikowej — najwyższa komórka partyjna we flocie bałtyckiej.

FLAGOWY MECHANIK — Wyższy oficer marynarki — mechanik — będący doradcą i pomocnikiem dowódcy zespołu w sprawach dotyczących maszyn i mechanizmów okrętowych jednostek wchodzących w skład zespołu.

FLAGOWY OKRĘT — Okręt mający na pokładzie dowódcę zespołu jednostek wojennych (eskadry, flotylli, floty itp.) i płynący pod jego flagą.

HANDICAP — inaczej „wyrównanie". Formuły stosowane przy regatach jachtów żaglowych wzgl. motorowych, niejednakowej wielkości i klasy. Mają one na celu danie jak najsprawiedliwszego wyniku regat, przez uwzględnienie różnic konstrukcyjnych na korzyść jachtów wolniejszych, mniejszych itp.

LATARNIOWIEC — Specjalnie budowany statek - latarnia, zakotwiczany na stałe w miejscach specjalnie niebezpiecznych dla żeglugi, tam gdzie nie można zbudować normalnej latarni morskiej (np. na pełnym morzu).

„MAŁYGIN" — Lodołamacz radziecki. Brał w r. 1928 udział w ratowaniu rozbitków wyprawy Nobilego — organizując bazę lotniczą na północnym cyplu Nowej Ziemi.

MICZMAN — W rosyjskiej marynarce wojennej najniższy stopień oficerski — odpowiednik mniej więcej naszego chorążego.

Mm — Skrót oznaczający milę morską (1852 m).

NAWIS — Część kadłuba na dziobie lub na rufie umieszczona ponad powierzchnią wody, jeśli linia dziobu lub rufy jest ukośna.

SZYK TOROWY — Sposób ugrupowania okrętów w ruchu, przy którym płyną one rzędem — jeden za drugim.

TOR WODNY — droga dla statków przez obszary trudne wzgl. niebezpieczne nawigacyjnie, oznakowana pławami lub nabieżnikami.

Wydaje: Państwowe Centrum Wychowania Morskiego.

Redaguje Zespół.

Adres redakcji:
Gdynia, Al. Zjednoczenia 3, tel. 21-84

Adres administracji:
PPK „Ruch", Gdańsk, ul. Tkacka 9—10
Konto PKO: XI-5494.

Uwaga Absolwenci PSMor!

Zarząd Bratniej Pomocy Uczniów przy PSM w Gdyni — zaprasza Absolwentów na uroczystości związane z XXX rocznicą założenia Szkoły, które odbędą się 8. XII. br. o godz. 11. Uroczystości poprzedzi Apel Poległych, który przeprowadzony zostanie na dziedzińcu Szkoły 7. XII. o godz. 17.

Obywatelu Redaktorze!

Nawiązując do artykułu zatytułowanego „Start — kotwicę rwać!" z październikowego numeru „Młodego Żeglarza" pozwolę sobie zwrócić uwagę na następujące fakty:

Artykuł, który jest raczej migawką literacką, nie naświetla właściwie przebiegu regat. Podkreśla np. udział Jacht-klubu Ligi Morskiej „Gryf", a ponieważ poza w/w reportażem nie ukazał się w „Młodym Żeglarzu" żaden inny artykuł o regatach — tego rodzaju postawienie sprawy mogłoby wywołać niewłaściwe wrażenie wśród czytelników, rekrutujących się z całego kraju. Czytelnik mógłby przypuścić, że poza Jacht-klubem LM „Gryf", Sekcją Żeglarską RKS „Stal" oraz YKM „Związkowiec" nie istnieją inne organizacje uprawiające żeglarstwo morskie względnie, że nie brały udziału w regatach lub nie odegrały w nich żadnej roli. Tymczasem jest inaczej. Jachty WKS „Flota", AZS Gdańsk, Morskiego Ośrodka Żeglarskiego ZMP wzięły wybitny udział zajmując czołowe miejsca i tak np. w klasie jachtów 30 m² żagla 1 miejsce zajął „Szkwał", AZS Gdańsk; 2 miejsce zajął „Bosman" WKS Flota — przychodząc na metę parę minut za „Szkwałem". Należy podkreślić, że obydwa wymienione jachty przeszły trasę w pół godziny lepszym czasie niż „Monsum" zwycięzca w klasie 70.

W klasie tzw. „koników" (40 m² żagla) pierwsze 2 miejsca zajął MOŻ ZMP. W klasie 30 pierwszymi jachtami, jakie przyszły na metę były „Bosmat" i „Bałtyk" z WKS „Flota". W półtorej godziny później przyszły „Capella" i „Antypassat". Po przeliczeniu handicapu okazało się, że olbrzymia ta różnica czasu (około 30 proc. czasu zużytego na przebycie całej trasy) nie wystarczyła jachtom WKS „Flota". Jak wynika z tego formuła regatowa w tym wypadku nie dała właściwego obrazu regat tak, że Komisja Regatowa uznała za słuszne wydzielić jachty rasowe w odrębną grupę. Do grupy tej zostały zaliczone oba jachty WKS „Flota".

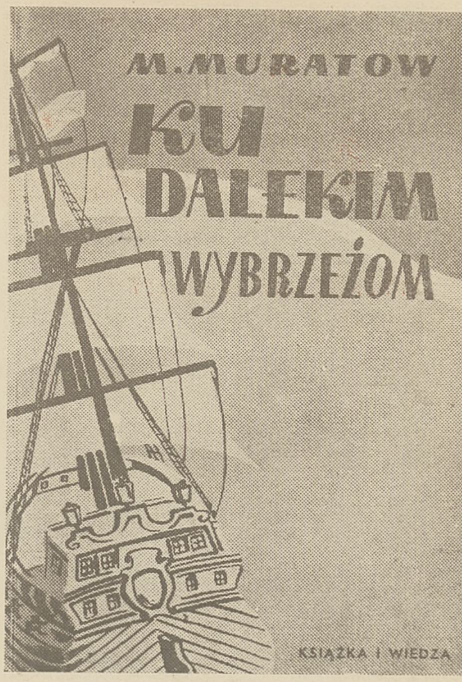
W klasie 20 m² tzn. w tej klasie, w której startował „Kastor" pierwsze miejsce zajął „Grumpy" YKM „Związkowiec", a drugie „Goplana" AZJ Gdańsk. Czyżby pan Antoni Nałęcz zajęty walką z „Doris" nie zauważył, że przed „Kastorem" przeszły przez linię mety inne jachty z tej klasy?

Czyż nie wystarczające byłoby podkreślenie sukcesu „Oriona", który przyszedł prawie równocześnie z „Kneziem", mimo, że wartość regatowa „Knezia" wynosi około 10 a „Oriona" zaledwie około 8? (Obydwie cyfry cytuję z pamięci).

Prawdopodobnie pan Nałęcz jest członkiem Jacht-klubu LM „Gryf" (wynika to z treści artykułu). Wydaje się jednak, że pisząc ten reportaż powinien zdobyć się na obiektywizm.

WOJCIECH SAMOLIŃSKI

LEKTURA morska



Książka Muratowa pt. „Ku dalekim wybrzeżom" jest — jak na to zresztą wskazuje jej podtytuł) — zbiorem opowiadań o dawnych podróżach Rosjan. Z tych pięciu opowiadań, pisanych przystępnym językiem, bardzo żywo i barwnie, trudno którekolwiek wyróżnić, bowiem wszystkie są równie interesujące. Czy to będą „wędrówki Anatazego Nikitina", czy opis trudów i znoju Siemiona Dieżniewa „w poszukiwaniu ziemi nieznanej", czy „kapitan-komandor Bering i jego towarzysze" jako odkrywcy cieśniny dzielącej Azję od Ameryki, czy zatytułowana „Syn żołnierski" opowieść o uczonym Kraszennikowie, czy wreszcie podróż Kruzenszterna i Lisjańskiego „dookoła świata" (cudzysłowami objęliśmy tytuły poszczególnych opowiadań) — czyta się je z równą ciekawością i zadowoleniem. Uszeregowane w kolejności chronologicznej omawianych wydarzeń, opowiadania o dawnych podróżach Rosjan stanowią poważny przyczynek do poznania dziejów odkryć i wypraw rosyjskich na przestrzeni pięciu wieków, bez roszczenia pretensji do objęcia całokształtu tych dążeń.*

Książka „Ku dalekim wybrzeżom" obala również pewne mity odnośnie zagadnienia pierwszeństwa w dokonaniu takich czy innych odkryć. Właśnie pierwsze opowiadanie tej książki, „wędrówki Anatazego Nikitina" zapoznaje nas z podróżą tego twerskiego kupca do Indii, do których dotarł i które zwiedził o ćwierć wieku wcześniej, niż to uczynił żeglarz portugalski Vasco da Gama.

Podobnie i dwa dalsze opowiadania, zapoznając czytelników z historią odkrycia Wielkiej Drogi Północnej (jak dziś nazywa się szlak wodny prowadzący z Oceanu Atlantyckiego wzdłuż wybrzeży Syberii na Ocean Spokojny) wykazują, że żeglarze zachodnio-europejscy — Anglicy i Holendrzy — przedsięwzięli szereg bezskutecznych wypraw celem znalezienia najkrótszej drogi do Chin, i że dopiero Rosjanom przedsięwzięcie to się powiodło. Jako pierwszy dokonał go w roku 1648 Kozak Siemion Dieżniew, zaś sto lat później wody oblewające północnowschodni cypel Azji i Kamczatkę przemierzył Bering i jego towarzysze.

Wartość książki niezmiernie podnoszą liczne rysunki i mapki oraz ładnie wykonane winietki tytułowe. Z pewnością nikt nie pożałuje spędzonego przy jej czytaniu czasu i oprócz przyjemności wyniesie zeń niewątpliwie pożytek. Bowiem należy ona do rzędu książek, które nie nudzą ucząc.

---

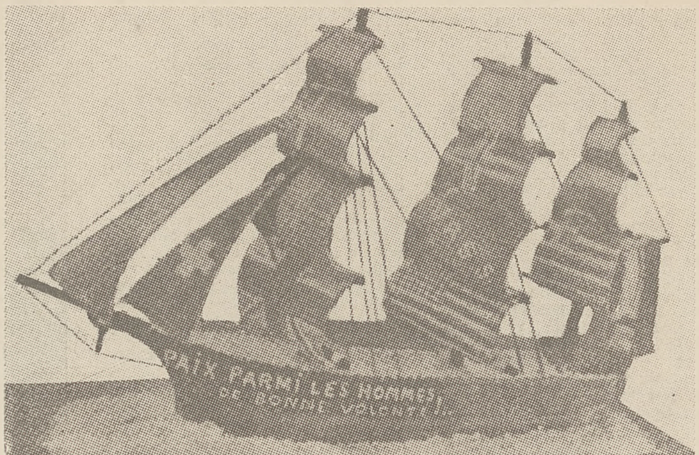
*) M. Muratow — „Ku dalekim wybrzeżom. Opowiadania o dawnych podróżach Rosjan", przekład Jadwigi Kopciowej. „Książka i Wiedza", Warszawa 1950. Stron 332, cena zł 8,40.



TRAGICZNA WYPRAWA
NOWOCZESNYCH WIKINGÓW

Wielkie zdumienie ogarnęło załogę jednego z polskich statków, kiedy na morzu Północnym w lecie roku 1950 ujrzano statek wikingowski, jakby żywcem przeniesiony z przed 1 000 lat. Był to szwedzki „Ormen Friske“, zbudowany w r. 1949 dokładnie wg wzorów starowikingowskich. Statek mierzył 25 m długości, 5 m szerokości, żagiel jego miał powierzchnię 60 m^2. Załogę stanowiło 32 młodych Szwedów udających się na wyprawę wzorowaną na wędrówkach Wikingów. Z wyprawy tej nikt nie wrócił i załoga polskiego statku prawdopodobnie jako ostatnia oglądała „Ormen Friske“. Zatonął on bowiem w kilka dni potem wraz z całą młodocianą załogą podczas silnego sztormu na morzu Północnym.





„VIVE LA PAIX!“

Hasło walki o pokój rozbrzmiewa dziś na całej kuli ziemskiej, głoszone przez ludzi różnych ras i wyznań. Głoszą je wszyscy zwolennicy postępu, jak kto umie, nierzadko wykorzystując wszystkie zdolności i arkana wykonywanego zawodu. Przykładem może być ten piękny żaglowiec, którego żagle wyobrażają bandery różnych państw, symbolizując międzynarodową współpracę w obronie pokoju.

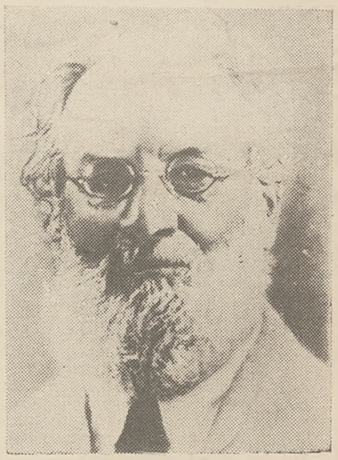
— Jaki piękny żaglowiec z cukru — powie niejeden z was.

— Piękny, rzeczywiście. Ale nie z cukru. Może się to wydawać nie do wiary, ale zrobiony on został przez paryskiego mistrza rzeźnickiego, który wykonał go ze smalcu i artykułów wędliniarskich.

TWÓRCA
„TEORII NIEZATAPIALNOŚCI“

W roku 1898 na morzu Śródziemnym zatonął flagowy okręt angielskiej eskadry — „Victoria“. W wyniku nieudanego manewru nastąpiło zderzenie z innym okrętem i na skutek przedziurawienia kadłuba woda wtargnęła do wnętrza. Po pewnym czasie pancernik przewróciwszy się kilem do góry zatonął. Rozpatrując okoliczności tej katastrofy dwaj rosyjscy uczeni — admirał S. O. Makarow i profesor Morskiej Akademii A. N. Kryłow — doszli do wniosku, że przyczyna zatonięcia „Victorii“, jak i wielu innych okrętów, polegała nie na utracie pływalności lecz na utracie stateczności czyli zdolności okrętu do wyrównywania przechyłu. Ażeby wyrównać stateczność uszkodzonego okrętu trzeba zatapiać przedziały po przeciwnej stronie uszkodzenia. To genialne odkrycie przedstawił A. N. Kryłow w znakomitej „teorii niezatapialności“, pozwalającej budować okręty nie tracące zdolności bojowych nawet przy ciężkich uszkodzeniach.

„Teoria niezatapialności“ to tylko część olbrzymiego naukowe-

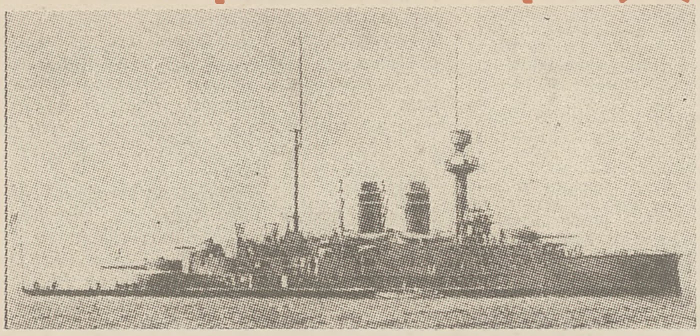


go dorobku akademika Aleksieja Nikołajewicza Kryłowa. Ogromne znaczenie mają np. prace Kryłowa dotyczące teorii okrętu.

Bohater Socjalistycznej Pracy akademik A. N. Kryłow zmarł przed pięciu laty, dnia 26 października 1945 r.

Celem spopularyzowania wśród polskiego społeczeństwa osiągnięć tego wielkiego uczonego — „Prasa Wojskowa“ przygotowuje do druku wybór prac Kryłowa, który ukaże się w przekładzie polskim Brunona Dzimicza.

PŁYWAJĄCE DZIWOLĄGI (10)



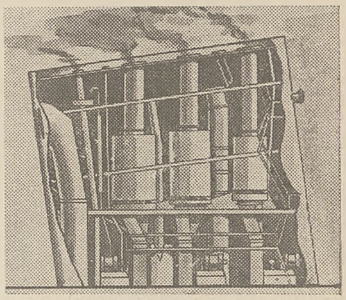
Duże zainteresowanie Czytelników ostatnio zamieszczonym „dziwolągiem“ — pancernikiem francuskim „Henri IV“ — skłoniło nas do zamieszczenia jeszcze jednej fotografii tego okrętu. Widać na niej doskonale jak niewiarygodnie wprost niska była rufa w porównaniu z resztą kadłuba. Na zapytanie jednego z Czytelników podajemy dane tego „pomyleńca“: rok budowy 1899; wyporność — 8950 ton; szybkość — 17 węzłów; uzbrojenie: 2 działa 274 mm, 7 dział 140 mm, 12 działek 47 mm oraz 2 — 37 mm.

ŁODZIE
z masy plastycznej

Prasa radziecka doniosła niedawno o udanych próbach poczynionych z łodziami wykonanymi z masy plastycznej, wynalezionej przez radzieckich inżynierów, laureatów Nagrody Stalinowskiej. Masa ta jest sześć razy lżejsza od drzewa, a dwa razy lżejsza od korka, i zawiera zaledwie piętnaście procent twardej substancji, tworzącej mikroskopijne komórki napełnione azotem. Kuter ratowniczy zbudowany z tej masy (przypominającej zastygłą pianę) nie zatonie nawet wówczas, gdy zostanie przedziurawiony.

Jak z tego wynika, zastosowanie masy plastycznej znacznie zwiększa możliwości ratownictwa morskiego i zapewnia większe bezpieczeństwo przy korzystaniu z szalup i tym podobnych jednostek ratowniczych. Z dużym powodzeniem znalazła ona również zastosowanie w rybołówstwie: Pływaki z masy plastycznej znacznie lepiej niż korkowe podtrzymują sieci i niewody.

KOMINOWE HISTORYJKI



Oto jak wygląda wnętrze komina nowoczesnego motorowca. Wcale nie jest to pusta rura, jakby sobie mógł ten i ów wyobrażać.



WPW Gd — 1672 — 12. 50 — 10 500

W-1-14437